This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

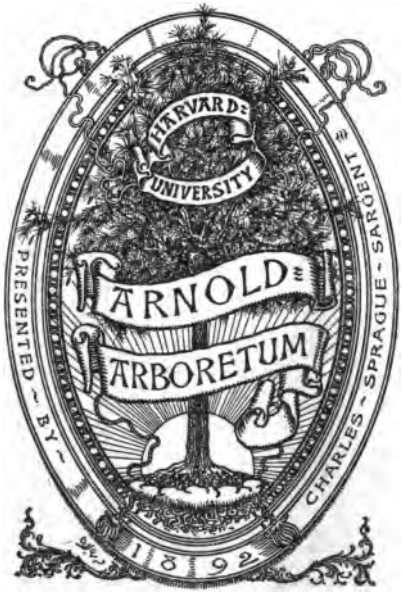
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Tm
Q4

JP



~~DEPOSITED AT THE HARVARD FOREST 1943~~

RETURNED TO J. P.
MARCH. 1967

à Conserver au dossier Bois du Canada
(Nous n'avons que cet exemplaire en franca

RAPPORT

SUR LE

COMMERCE DES BOIS

PAR

M. WILLIAM QUINN,

Surintendant des inspecteurs et mesureurs de bois du Canada.

RÉDIGÉ D'APRÈS DES RENSEIGNEMENTS QUE L'AUTEUR A RECUEILLIS DANS LE COURS D'UN VOYAGE RÉCENT EN EUROPE.

QUÉBEC :
IMPRIMÉ PAR AUGUSTIN COTÉ.

1861.

Bureau du Surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de Bois,

Québec, 10 Septembre 1861.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre, ci-inclus, un sommaire des remarques que j'ai pu faire sur le commerce des bois de construction lors de ma visite en Europe l'hiver dernier, d'après vos ordres.

Annexés à ce rapport vous trouverez les tableaux statistiques suivants que j'ai préparés avec soin et qui, j'ose l'espérer, pourront être de quelqu'utilité comme pièces à consulter :

« Liste des taux du fret le 31 mai 1861.»

« Etat général des bois importés dans le Royaume-Uni.»

« Prix des bois de construction, libres de tous droits, aux différents ports de la Baltique.»

« Etat comparatif de l'augmentation dans le prix du bois de la Baltique, au lieu de chargement, en proportion de la réduction des droits en Angleterre.»

« Importation du Bois de construction en France.»

« Importation du Bois de construction à Anvers.»

« Etat des droits de port.»

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM QUINN,

Surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de Bois.

A l'Honorable P. M. VANKOUGHNET,

Commissaire des Terres de la Couronne, etc., etc., etc.

RAPPORT

SUR LE

COMMERCE DES BOIS.

Bureau du Surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de Bois,

Québec, juillet 1861.

A l'honorable P. M. VANKOUGHNET,

Commissaire des Terres de la Couronne,
etc., etc., etc.

MONSIEUR,

Conformément à votre lettre du 28 de février dernier, m'ordonnant de visiter l'Europe pour les fins y mentionnées, je me suis rendu immédiatement en Angleterre, j'ai visité les principaux Ports de la Grande-Bretagne et de l'Irlande ainsi que les principales villes maritimes de la France, de la Belgique, de la Hollande et de la Confédération Germanique où l'on importe le bois de commerce, et j'ai maintenant l'honneur de vous faire le rapport suivant:—

Je suis arrivé, le 14 de mars dernier à Liverpool, où, ayant ouvert les boîtes que j'avais apportées avec moi, et surtout celle qui contenait le modèle servant à démontrer la différence des mesurages, j'en mentionnai l'objet aux officiers en charge du département des douanes, qui exprimèrent le désir d'en connaître l'usage ; je le leur expliquai, en leur prouvant jusqu'à l'évidence, et à leur entière satisfaction, que

les deux modes de mesurage adoptés à Liverpool sont faux, au moins en ce qui concerne le contenu cube du bois, c'est-à-dire le mode de mesurage extrême par le compas d'épaisseur (*extreme caliper*) tel qu'employé par les douanes, et le mode du quart du tour (*quarter girth*) tel qu'employé par les marchands.

La mesure extrême par le compas d'épaisseur, est assez juste aux fins d'établir le fret, vû qu'une pièce de bois avec deux ou trois pouces d'obèle (*wane*) à chaque coin, occuperait dans un vaisseau, le même espace que si elle était carrée; on doit cependant admettre que son contenu serait différent.

A Liverpool, le principal entrepôt des bois du Canada, et l'endroit où l'on met en usage le mode de mesurage au cordon, dit *string measure*, je prolongeai mon séjour jusqu'au 1er d'avril. Pendant cet espace de temps, j'eus plusieurs occasions de convaincre tous ceux qui désiraient avoir des explications sur les modes de mesurage, que celui au cordon (*string measure*) est faux, en autant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle ou de forme octogone.

D'après mes instructions, je présentai une boîte d'échantillons des bois du Canada à la Chambre de Commerce avec laquelle je me mis en relation ; mais, comme il n'y a pas, à Liverpool, de Société Botanique, j'ai, d'après l'avis de quelques citoyens influents de cette ville, présenté l'autre boîte destinée à cette Société au Musée public, avec lequel on doit incorporer prochainement le *Derby Museum*, l'Association des architectes et l'Institution Royale. Ayant été invité à une assemblée des membres de cette dernière société, je répondis à plusieurs questions générales relativement au Canada. Parmi les membres du Conseil de la Chambre de Commerce ou de l'Institution Royale, on en compte peu qui s'occupent du commerce du bois, et ces institutions publiques ne m'ont fourni aucune occasion d'acquérir ou de donner aucune information importante sur l'objet de ma mission ; mais, à plusieurs assemblées de marchands, de courtiers et de mesureurs de bois, tant au *South End* qu'aux *Canada Docks*,

aussi bien que dans les bureaux particuliers, je n'ai jamais manqué de prouver à la satisfaction de tout le monde que le mode de mesurage au cordon (*string measure*), en autant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle, est évidemment faux en principe, qu'il n'est pas même uniforme dans ses variations qui diffèrent avec chaque changement dans l'étendue de l'obèle. Je leur démontrai, aussi, que l'autre mode de mesurage dit « *quarter girth* » ne donne pas le vrai contenu d'un objet qui n'est pas parfaitement carré, et que la différence entre son contenu véritable et celui obtenu par le mode de mesurage en question, est en proportion de la déviation du carré ; c'est-à-dire, que si l'objet est d'une forme ronde le mesurage montrera moins que le contenu véritable, tandis qu'au contraire, si l'objet est d'une forme oblongue, le mesurage montrera un contenu plus grand : ce mode est donc si incertain qu'on ne peut baser sur lui, aucun calcul, sans connaître préalablement la forme de l'objet que l'on a mesuré. Je démontrai cela d'une manière pratique dans le cas du mesurage du bois à lattes. Au Canada, ce bois se vend à la corde de 8 pieds de longueur sur 4 de hauteur ; à Liverpool, il se vend à la toise de six pieds de longueur sur 6 de hauteur. Une même longueur de cordon, (c'est-à-dire 24 pieds) entourera la corde du Canada aussi bien que la toise de Liverpool, et, cependant, il est bien évident que neuf cordes du Canada n'en font que huit de Liverpool. Comment alors, demandai-je, un négociant peut-il savoir s'il achète une corde ou une toise si on lui dit seulement que le quart du tour est de 6 pieds ?

Ici, comme ensuite en plusieurs autres endroits, je montrai le modèle explicatif préparé par moi dans le but de faire voir les différents modes de mesurage, et j'ai beaucoup de plaisir à faire rapport, que tous ceux à qui je l'ai montré et expliqué ont, sans exception, admis l'exactitude des résultats et la simplicité de sa construction. Dans plusieurs ports de la Grande-Bretagne où le mode de mesurage au cordon (*string measure*) est en usage, quelques-uns des principaux

marchands, et notamment MM. Edouard Chaloner, de Liverpool, Allan Gilmour, de Glasgow, et les MM. Wade, de Hull, en ont fait construire de semblables afin de pouvoir expliquer à leurs chalands la fausseté du présent mode de mesurage. Tout en démontrant cela, je n'ai pu m'empêcher d'exprimer ma surprise de ce qu'un mode aussi imparfait de mesurage eût été adopté par le commerce en Angleterre, et de remarquer qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce que les marchands du Canada adoptassent ce même mode qu'ils savent si faux, tandis qu'ils en ont un bien plus simple pour obtenir le véritable contenu du bois. Il est, d'ailleurs, peu probable que les marchands de Liverpool, qui sont reconnus comme très probes, continueront longtemps de suivre ce mode si incertain et qui donne si peu de satisfaction, tandis qu'ils ont les moyens d'établir le vrai contenu du bois.

On m'a fait remarquer une règle bien extraordinaire que l'on suit en Irlande ainsi qu'en Angleterre, relativement au mesurage de l'acajou, savoir : à Dublin, chaque cinq pieds de mesurage par le compas royal d'épaisseur ne comptent que trois pour l'acheteur ; à Bristol, chaque cinq pieds, de la même mesure, comptent quatre pour l'acheteur, tandis qu'à Liverpool trois pieds ne comptent que deux ; on fait de même des déductions différentes dans d'autres ports—Dublin et Bristol étant les deux extrêmes. On m'a cité cette règle en parlant du mesurage du bois taillé avec obèle, et j'admets qu'après un raisonnement si absurde, on puisse et on doive continuer à Liverpool, le mode de mesurage au cordon (*string measure*).

Il n'en est pas moins étrange que l'on suive pour le mesurage du bois tant de différents modes, usages et réglements, aux différents ports ; tandis que pour presque toutes les autres marchandises on se sert, dans toute l'étendue du Royaume, de poids et mesures uniformes. Ayant mentionné à M. Chaloner, un des principaux marchands et courtiers de Liverpool, que j'avais reçu de vous instruction de me procurer des échantillons des différents bois étrangers que l'on importe en Angleterre, et m'étant informé où et comment je pourrais

me les procurer, ce Monsieur me présenta à M. Bride, négociant en bois de fantaisie. Ce dernier, tout en consentant à m'en procurer une collection aussi considérable que possible, ne parut pas cependant désirer se charger de cette tâche. Au bout de trois mois, son chef d'atelier et un de ses commis avaient réussi à se procurer, non sans beaucoup de troubles et de difficultés, une collection d'à peu près soixante et dix espèces, que j'ai maintenant à mon bureau et pour laquelle ni M. Bride ni ses employés ne voulurent prendre aucune rémunération. Je dois mentionner ici que M. Strang (de la maison Gilmour, Rankin, Strang et Cie.) de Londres, s'occupe, en ce moment, à m'en procurer une collection complète qu'il doit m'envoyer par un des navires de leur maison, cet automne, et qu'il en avait déjà amassé quarante-quatre espèces lorsque je l'ai quitté.

Glasgow étant, après Liverpool, la place la plus importante où la mesure au cordon est en usage ; je m'y rendis le 1er avril. Monsieur Allan Gilmour, à qui je fis visite, eut l'obligeance de réunir à son bureau les principaux marchands de bois de la Clyde pour me donner l'occasion de leur expliquer les différents modes de mesurage du bois taillé avec obèle. Il me fût facile de prouver à ces Messieurs la fausseté du mesurage au cordon et l'exactitude de celui adopté en Canada. Ils se montrèrent très satisfaits et d'après mes explications parurent assez disposés à introduire le système adopté par le Gouvernement Canadien. M. Gilmour sachant déjà depuis longtemps que le mesurage au cordon était erroné, avait fait tout en son pouvoir pour faire adopter le mesurage au compas d'épaisseur (*caliper*), et j'ai lieu de croire que ses efforts auraient été couronnés de succès s'il eût été appuyé par les marchands de Québec.

Après avoir vu la boîte d'échantillons des bois du Canada, que je présentai à la Chambre de Commerce, plusieurs marchands de bois m'exprimèrent le désir d'en avoir de semblables pour leur usage particulier, et me prièrent de leur en envoyer douze boîtes à l'adresse de Messieurs Edmiston et Mitchell, à Glasgow, qui m'en rembourseraient la valeur et les

frais de transport. Elles sont actuellement en voie de préparation.

Je visitai Port Glasgow et Greenock, où l'on m'informa que l'approvisionnement de bois était très limité, et que si l'on en faisait une consommation égale à celle qui se fait généralement dans ces ports, il y en aurait à peine assez pour attendre l'arrivée du nouveau bois. Il y eût une vente de bois à Port Glasgow le deux d'avril. Le pin blanc de St. Jean de bien bonne qualité, d'une moyenne de 24 pouces, se vendit 2s, 6d. le pied ; on en offrit aussi une petite quantité de Québec de la même grosseur et de très bonne qualité, dont un lot fut vendu à 2s. 4½d. ; le reste fut retiré et l'on refusa de le vendre au-dessous du prix obtenu pour le bois de St. Jean. C'est à peine si l'on peut dire qu'il y avait alors du bois étranger dans la Clyde ; le fait est qu'on n'en a jamais importé beaucoup.

La moyenne du fret entre les différents ports de la Baltique et la Clyde est de 16s. à 18s. le *load* *.

Je dois maintenant vous donner des détails sur le port d'Aberdeen. A Messieurs Donaldson et Rose, qui font le commerce de bois sur une assez grande échelle dans ce port, je suis redevable des renseignements suivants :—Vû l'abolition récente des droits sur les bois étrangers, le bois de qualité inférieure de la Baltique deviendra plus en usage qu'il ne l'a été jusqu'à présent ; le bois de la Norvège et de la Suède (si toutefois on veut bien donner le nom de bois aux rebuts que je vis là) peut être livré à Aberdeen à 1s. le pied ; les effets de ces prix se font déjà sentir et ne peuvent manquer d'aller en augmentant. Si l'importation des bois du Canada à ce port ne diminue pas sous peu, il faudra que la consommation augmente beaucoup, vû que le fret entre les ports de la Baltique et Aberdeen est moindre que la moitié de celui des ports du Canada à Aberdeen.

Comme il n'existe ici aucun club où les personnes engagées dans le commerce de bois puissent se rencontrer, de l'avis de

* Le *Load* équivaut à 50 pieds cubes anglais, ou à un peu plus que 1 stère et 4 décistères français.

Messieurs Donaldson et Rose, je laissai à l'Institut Mécanique la boîte d'échantillons destinée à ce port.

J'arrivai à Edimbourg le 7 avril, et présentai une boîte d'échantillons au professeur Balfour, secrétaire de la Société Botanique, qui les admira beaucoup et me fit voir que la Société serait très flattée de ce présent. Il me donna à entendre qu'il y aurait une assemblée de la Société le jeudi suivant, après quoi il accuserait officiellement la réception de cette boîte. Ayant ensuite visité Leith, j'eus une entrevue avec Monsieur William Muir, marchand de bois, qui me donna rendez-vous pour le jour suivant, afin de pouvoir rassembler quelques marchands. A l'heure dite, je me rencontrai avec M. Muir, M. Thompson, et autres marchands de bois. Comme on mesure au cordon le bois du Canada, je crus devoir faire voir à ces Messieurs la fausseté de ce système, en tant qu'il s'applique au bois taillé avec obèle, ce qu'il me fut aisé de faire avec l'aide de Messieurs Muir et Smith, qui tous deux sont très versés dans le calcul. Je suis porté à croire qu'après les explications que je pus donner dans le cours de mon voyage on trouverait peu de difficultés à introduire notre méthode de mesurage, si les marchands de Québec voulaient seulement s'y tenir ; mais la plupart d'entre eux se servent du cordon pour mesurer le bois qu'ils vendent, et tant qu'ils continueront à en agir ainsi, il est peu probable que l'acheteur adoptera un autre mode de mesurage, qui ne donnerait pas un aussi grand bénéfice au consommateur. J'ôse espérer cependant que nos marchands n'auront pas à surmonter, l'hiver prochain, autant de difficultés que dans le cours de l'hiver dernier. Toutefois les acheteurs ne pourront plus se prévaloir du même argument, que le mesurage au cordon est correct, puisqu'ils ont été pleinement convaincus du contraire, et que notre méthode est juste.

Je crois devoir remarquer ici que pendant mon séjour à Leith, je comptai dans le port dix vaisseaux étrangers qui déchargeaient des battens venant de la Norvège. Ces battens ont en grande partie dix-huit pieds de longueur et au-dessus,

six pouces et demi de largeur et deux pouces et demi d'épaisseur. Je remarquai qu'ils sont tous faits de petit bois, puisque dans presque tous on voit la moelle du bois, soit au centre ou sur le bord, ce qui me donne à penser que la pratique de couper des arbres aussi jeunes que ceux qui ont servi à manufacturer ces battens devra bientôt amener l'épuisement des forêts de la Norvége ; et si l'on considère la quantité immense de ces battens importées dans le Royaume-Uni, la France et la Belgique, je suis porté à croire que les forêts de la Norvége ne peuvent continuer longtemps à fournir ce produit. Le prix de ces battens à Leith est comme suit :

1re qualité, $1\frac{3}{16}$*d.* le pied linéaire.
2me « $1\frac{1}{16}$*d.* « «
3me « $1\frac{5}{16}$*d.* « «

Je présentai au bureau de commerce la boîte d'échantillons destinée à cette place.

La moyenne des prix des articles suivants à Leith, en avril 1861, était comme suit ;—

Bois de sapin :

Rouge de Riga.....	19*d.* à 20*d.* le pied ;	fret	17*s.* à 18*s.*	le *load*	de 50 pieds cubes ang.		
1re. qua. de Dantzig,	18*d.* à 19*d.*	"	" 14*s.* à 15*s.*	"	"	"	
" " de Memel,	20d. à 21*d.*	"	" 14*s.* à 15*s.*	"	"	"	
Commun,.... "	15*d.*	"	" 14*s.* à 15*s.*	"	"	"	
Suédois, ...	12*d.* à 14*d.*	"	" 17*s.* à 18*s.*	"	"	"	
Billes de chêne de Riga pour bois de lambrissage,	6*s.*						
" de Memel pour "	5*s.* 6*d.*	"	" 18*s.* à 20*s.*	"	"	"	
2ème. qual. de Memel.	3*s.* 6*d.*	"	" 18*s.* à 20*s.*	"	"	"	

Douves. 1ère qual. de Memel £160 à £170 le mille de 1200 morceaux 6 x 6 x 3.

D'après les meilleures informations que je pus obtenir, il paraît que l'abolition des droits sur les bois étrangers n'aura à Leith aucun effet sur les bois du Canada. A Newcastle-on-Tyne et South-Shields, une grande partie du bois employé dans les environs vient de la Baltique, ainsi que j'ai pu m'en convaincre en visitant plusieurs établissements à Newcastle. Tout le bois, à cette place, est mesuré par la mesure extrême au compas d'épaisseur (*extreme caliper*). Il y a très peu de différence avec Leith pour la valeur des bois de la Baltique, et le fret.

Je déposai entre les mains du Secrétaire du Bureau de Commerce à Newcastle, la boîte d'échantillons destinée à cette place.

Arrivé à Hull le 12 avril, je me mis en communication avec Messieurs William Burstall, Charles Heavens et Frères, R. Wade, Fils et Cie., et Messieurs Harrison, qui tous s'empressèrent de me fournir toutes les informations possibles relativement au commerce de bois de la place.

De tout le bois qui se trouvait sur le marché lors de mon passage, à mon avis, pas moins de 80 pour cent provenait de la Baltique. Le bois de Memel est préparé avec beaucoup de soin, très bien taillé, avec quatre lignes droites et de dimensions égales d'un bout à l'autre. Le bois rouge de la Baltique est une espèce de Pin Rouge noueux, dûr, âpre au toucher, très fort, et, selon toute apparence, recommandable pour sa résistance à l'écrasement. D'après les renseignements que je pus me procurer ici, il paraît que l'abolition des droits sur les bois étrangers n'a pas eu l'effet de diminuer les prix pour le consommateur, parce qu'aussitôt que le changement des droits eût lieu, les prix haussèrent en proportion dans les ports de chargement : et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui le consommateur en Angleterre paie aussi cher pour son bois qu'auparavant. La plus grande partie du bois de la Baltique est importé en Angleterre par des vaisseaux étrangers, et la conséquence est que tous les profits provenant de l'abolition des droits, jusqu'à présent au moins, ont été à l'avantage de l'exportateur étranger et du propriétaire de navires étrangers.

Je fixai un jour afin de me rencontrer avec les Messieurs sus-mentionnés ou tout autre désireux d'entendre mes explications sur les différentes manières de mesurer le bois taillé avec obèle ; et quoique la mesure extrême au compas d'épaisseur, (*extreme caliper*) soit celle en usage ici, ces explications étaient nécessaires ; parceque certains marchands de Liverpool, ayant des intérêts de commerce ici, ont essayé d'introduire à Hull le mode de mesurage au cordon. Il y avait quantité

de personnes présentes dans le bureau de M. Wade pendant que je démontrais le peu d'exactitude du mode de mesurage au cordon. M. Wade et tous ceux qui étaient présents parurent prendre beaucoup d'intérêt à mes explications, se déclarèrent satisfaits d'avoir eu une occasion de voir la chose clairement démontrée, et prirent les dimensions et des tracés de toutes les parties du diagramme, afin d'en faire faire de semblables.

A la demande de M. Burstall je me rendis dans un autre bureau où je donnai des explications aussi satisfaisantes, en autant qu'elles étaient nécessaires ; mais bien que ces personnes admissent que le mode de mesurage au cordon était absurde, elles me dirent qu'elles n'achèteraient pas de bois taillé avec obèle à une autre mesure qu'à celle du cordon. La seule raison qu'elles assignent est que les consommateurs qui se trouvent entre Hull et Liverpool achèteraient beaucoup plus de bois à Hull qu'ils ne le font à présent si la mesure du cordon était adoptée à cette place de même qu'à Liverpool ; ce qui montre que le système absurde de Liverpool (pour ne pas se servir de terme plus fort) affecte tout aussi bien d'autres parties du pays que son propre voisinage.

On se plaignait beaucoup de la manière dont avaient été inspectés certains madriers l'année dernière, et, après ce que je vis, je dois avouer que ce n'était pas sans raison. Toutefois je suis heureux de pouvoir dire que ces madriers n'avaient pas été inspectés par des inspecteurs attachés au bureau du surintendant. On se plaignait aussi de ce que notre mérisier était coupé trop court, et l'on disait que s'il était coupé d'une longueur moyenne de 15 pieds on s'en servirait beaucoup dans la confection des voitures de chemin de fer ; et aussi, que nos madriers devraient être beaucoup plus longs, s'il était possible ; parce que dans plusieurs cas on est obligé d'employer des madriers de la Baltique vû leur grande longueur, lorsqu'on préférerait ceux de Québec s'ils étaient aussi longs. Je remis au secrétaire de la Chambre de Commerce la boîte destinée à ce port.

J'arrivai à Londres le 15 avril, et je fis visite à M. Lindsay, M. P., auquel je remis votre lettre et une boîte d'échantillons. Je fis la même chose pour la Société Botanique. J'eus aussi des entrevues avec Messieurs Churchill et Sim ; Gilmour, Rankin, Strang et Cie., et plusieurs autres commerçants, et comme il n'y a pas de chambre de commerce à Londres, je remis la boîte d'échantillons destinée à ce corps, à Messrs. Churchil et Sim, pour être déposée à leur bureau—croyant par là atteindre l'objet que vous aviez en vue—leur bureau étant un lieu de rendez-vous pour les principaux marchands de bois.

M. Strang m'accompagna aux divers bassins pour voir le bois qui s'y trouvait. Il y en avait alors une grande quantité dont au moins 90 pour cent de tout le sapin carré était étranger. Le bois rouge de Memel remplace presqu'entièrement notre pin rouge sur ce marché, et le bois de Suède quoique très inférieur, se vend à si bas prix, à peu près 1*s*. le pied, qu'il remplace notre pin blanc commun, de sorte qu'à l'exception d'une quantité limitée de notre meilleur bois taillé avec obèle on n'a besoin ici que d'une bien petite quantité de notre pin blanc. Il y avait une quantité plus grande qu'à l'ordinaire de madriers de Québec qui n'étaient pas vendus ; la vente en était presque arrêtée depuis plus de trois mois, mais le commerce commençait à se ranimer.

L'importation des bois étrangers à Londres a augmenté de plus de 25 pour cent pendant les cinq dernières années, tandis que celle des bois de l'Amérique du Nord n'a jamais excédé 17 pour cent. A Londres, on mesure tout le bois par la mesure extrême au compas d'épaisseur (*extreme caliper*).

Je visitai Portsmouth où j'eus une entrevue avec M. Garret, qui m'accompagna aux divers docks et chantiers de construction. J'y vis très peu de notre bois, mais on y emploie une grande quantité de chêne de la Sardaigne à la construction des navires, et ce que j'en ai vu me porte à croire que ce bois est très propre à cet usage, au moins quant à ce qui regarde la forme ; car il est très crochu.

Je ne pus m'assurer du prix auquel on peut se procurer ce bois par contrat.

A Bristol, je remis mes lettres à MM. Mark Whitwell et Fils et Barns et Fils, qui me donnèrent avec le plus grand empressement tous les renseignements possibles relativement au commerce de bois. D'après les statistiques qu'ils me fournirent, je trouve que pendant les quatre années dernières l'importation des bois étrangers a pris un accroissement considérable et dans les proportions suivantes :—

	Bois Colonial.		Etranger.	
L'importation en	1857, 62,136	*loads* de 50 pieds	29,587	*loads* de 50 pieds
"	1858, 62,862	cubes anglais.	32,422	cubes anglais
"	1859, 77,982	"	28,705	"
"	1960, 60,690	"	70,941	"

On remarque dans ce tableau que l'importation du bois étranger pour l'année dernière a augmenté de 150 pour cent, tandis que celle du bois colonial a diminué de 25 pour cent. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Bristol est de 19*s*. par *load ;* de Québec au même endroit elle est de 30*s*. A Bristol, je présentai au Secrétaire de la Chambre de Commerce la boîte qui lui était destinée, et continuai mon voyage à Gloucester, Cardiff, Caermarthen et autres ports du pays de Galles. M'étant mis en relations avec MM. Price et Cie., à Gloucester ; MM. Watson et Cie., à Cardiff, et M. Lewis, à Caermarthen, j'ai constaté que de tout le bois importé à ces ports, il y en a peu qui vienne de la Baltique, et que la proportion n'en excède pas 15 à 16 par cent. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Gloucester, Cardiff et Caermarthen, est maintenant de 20*s*. par *load*, tandis que de Québec aux mêmes ports le taux a baissé jusqu'à 30*s*., ce qui n'est pas proportionné, vû que le fret de Québec est généralement le double de l'autre ; on attribue la cause de cette baisse à la grande quantité de céréales qui reste à expédier des ports de la Baltique aussi bien qu'aux troubles dans les Etats-Unis qui ont eu l'effet de faire envoyer au St. Laurent un grand nombre de bâtiments américains.

Dans le cours de mon voyage en Angleterre, j'ai remarqué

que les dormants (langrines) faits de notre bois, sont presqu'entièrement exclus du commerce, par suite de l'importation du Nord de l'Europe, d'un article d'une qualité inférieure qui peut être livré en Angleterre, en raison de la différence du fret, à des prix qui défient la compétition de notre part. J'ai, en plusieurs endroits, inspecté ce bois, et j'ai constaté que 30 à 40 pour cent de son contenu cube consiste en obèle. On le soumet, il est vrai, à un procédé chimique qui, peut-être, lui conserve sa sève, mais j'en doute, et je suis persuadé que dans peu d'années on s'apercevra que notre épinette rouge aurait été, après tout, à meilleur marché. Comme on réparait, en ce moment, un ancien chemin à lisses dans le voisinage de Cardiff, je saisis avec empressement l'occasion d'avoir l'opinion d'un ingénieur respectable et pratique sur la durabilité de nos dormants d'épinette rouge ; et convaincu, moi-même, que pour cet usage ils peuvent soutenir la comparaison avec aucun autre bois étranger, je priai M. Alexander, de la Maison Watson et Cie., d'écrire à l'ingénieur à ce sujet. Il accéda à ma demande, et j'ai maintenant le plaisir de vous soumettre sa réponse.

« EPINETTE ROUGE (HECKMATAC.)
« Chemin à lisses de Taff Vale,
« Bureau du Surintendant en Chef,
« Cardiff, 10 Juin 1861.

« CHER MONSIEUR,—Il y a à peu près dix ans, que je me suis « servi de ce bois dans la construction de ponts et pour autres « ouvrages. J'en avais alors une opinion très favorable, mais, « comme depuis, il en a été importé peu, je l'ai perdu de vue. « Ce matin, j'en ai fait inspecter quelques morceaux que j'ai « trouvés assez sains, ce qui confirme pleinement l'opinion favo- « rable que j'en avais formée relativement à sa force et à sa « durabilité. Je suis bien persuadé que ce bois serait employé « en grande quantité sur les chemins de fer ; sujet néanmoins « au prix de vente.

« Tout à vous,

« GEO. FISHER.

« MONS. WM. ALEXANDER, Cardiff.»

Mon voyage dans les principaux ports de la Grande-Bretagne étant terminé, j'allai en Irlande. Arrivé à Dublin le 13 de juin, je présentai mes lettres à M. James Martin, grand marchand de bois à cette place. Par des statistiques que ce Monsieur avait en sa possession, il me prouva que les deux tiers ou les trois quarts de tout le bois importé à Dublin viennent du Nord de l'Europe, mais que la quantité n'en augmente pas. Je crus qu'il était ici nécessaire de donner quelques explications sur les modes de mesurage, vû que l'on mesure dans ce port par le cordon (*string measure*), et mes explications eurent le résultat ordinaire. La moyenne du fret des ports de la Baltique à Dublin est de 22*s.* par *load.* Je présentai à la Chambre de Commerce et à l'Institution Royale de Dublin, les deux boîtes qui étaient destinées à ces institutions. Je me rendis ensuite à Cork, où je visitai MM. Carroll, Deaves et Daly. L'importation annuelle du bois à cette place est de 40 à 50 chargements, dont maintenant 10 à 15 par cent viennent des ports de la Baltique ; mais on s'attend à ce que l'importation du bois de la Suède augmentera si toutefois le prix auquel il peut être livré ici en ce moment, 55*s.* par *load*, reste le même. La moyenne du fret entre les ports de la Baltique et Cork est à peu près égale aux deux tiers de la moyenne de celle de Québec au même port. Avant mon départ de cette ville, je présentai une boîte d'échantillons à la Chambre de Commerce. Je visitai ensuite Limerick et Waterford. M. McDonnell, de Limerick, est d'opinion que le bois de la Baltique, surtout celui de la Suède, deviendra d'un usage plus général et que, quoique d'une qualité bien inférieure, le bas prix auquel il peut être vendu le fera préférer au bois commun du Canada. Ce Monsieur reçoit en ce moment, de Memel, un chargement de bois dont le fret est de 23*s.* par *load.* Le mesurage extrême par le compas d'épaisseur est le mode en usage ici. Je n'ai rien de particulier à remarquer relativement à Waterford, si ce n'est que le fret de la Baltique à ce port est de 2*s.* de moins qu'à Limerick. Ayant donné une boîte d'échan-

tillons, au Secrétaire de la Chambre de Commerce, je revins à Dublin, d'où je me rendis à Newry, Belfast, Coleraine et Londonderry, et je pus constater que la moyenne du fret des ports du Nord de l'Irlande est de 21*s*. par *load*, et que l'on suppose qu'il y aura à ces ports un accroissement d'importation du bois Suédois. A Belfast, je présentai une boîte d'échantillons de nos bois à la Chambre de Commerce et une au Secrétaire du Musée, qui semblèrent apprécier beaucoup ces dons et les acceptèrent avec reconnaissance.

La distance entre un grand nombre des ports du Royaume-Uni étant peu de chose, le fret varie peu, j'ai donc jugé à propos de compiler un tableau montrant, à jour donné, le taux du fret d'un port à l'autre ; comme suit :—

TAUX DU FRET ENTRE LES PORTS SOUS-MENTIONNÉS, LE 31 DE MAI 1861.

De Québec à Londres, Hull ou Grimsby, Bois		33*s*. 0d.	par *load*.
" " " "	Madriers, £4	10s. 0d.	par étalon de St. Ptg.
"	Un port sûr de la Côte Orientale du Royaume-Uni (petits bâtiments)	55s. 0d.	par *load*.
"	Un Dock du Royaume-Uni, Bois,	32s. 0d.	"
"	Sunderland ou Tyne, bois, 32s. 0d. à	32s. 6d.	"
"	Stockton,	34s. 0d.	"
"	Lynn, madriers,	55s. 0d.	par étalon de St. Ptg.
"	Southampton,	32s. 6d.	par *load*.
"	Exmouth Bight,	33s. 0d.	"
"	Pembroke Dock,	32s. 6d.	"
"	Llanelly,	32s. 0d.	"
"	Caermarthen 34s. 0d. à	35s. 0d.	"
"	Neath,	34s. 0d.	"
"	Bristol, ou Sharpness Point,	32s. 0d.	"
"	Combwich Pill,	34s. 0d.	"
"	Dublin,	32s. 0d.	"
"	Belfast,	32s 0d.	"
"	Galway,	33s. 0d.	"
"	Tralee,	34s. 0d.	"
"	Wicklow,	35s. 6d.	"
"	Larne (navires de 350 tonneaux),	33s. 0d.	"
"	Marseilles, 38s. 0d. à	39s 0d.	"
"	St. Nazaire ou Honfleur,	36s. 0d.	"
"	Anvers (tout chêne.)	45s. 0d.	"
"	Bordeaux ou Paimbœuf £5 à £5	10s. 0d.	par étalon de St. Ptg.
Du Saguenay ou des Moulins sur le St. Laurent à Londres, madriers, 85s. 0d. à		87s. 6d.	" " "
De Rimouski au Havre,		97s. 6d.	" " "
" Pugwash à Londres, madriers,		85s 0d.	" " "

De Ristigouche à Gloucester,..... 92s. 6d. par étalon de St. Ptg.
" Richibuctou à Londres, Hull ou Grimsby 85s. 0d à 87s. 6d. " " "
" " au Canal de Bristol,..... 90s. 0d. " " "
" Shediac à Londres, Hull ou Grimsby,..85s. 0d à 87s. 6d. " " "
" " à Honfleur, ...95s. 0d. à 97s. 6d. " " "
" Miramichi à Londres, Hull ou Grimsby,..... 85s. 0d. " " "
" " à Appledore Pool (petits bâtiments), 90s. 0d. " " "
" St. Jean au Canal de Bristol,..... 80s 0d. " " "
" Sundswall à la Côte Orientale du R.-U..55s. et 5 par cent, " " "
" " Shoreham,.....60s. " " " " "
" " La Manche,.....60s. " " " " "
" " Liverpool, ...62s. 6d. " " " " "
" " Cardiff ou Newport,62s 6d à 65s. " " " " "
" " Canal de Bristol,.....67s. 6d. " " " " "
" " Cork,.....70s. 0d. à 75s. 0d, " " "
" Husum à un port à charbon sur la Côte Orientale, 50s. et 5 par cent " "
" Swartwick ou Saudarne à Londres ou à un port de la Côte Orientale,..... } 55s. " " " "
ou à un port à charbon, ... } 50s. " " " "
" à la Manche, ... 65s. " " " "
" Hudickswall à Londres ou à la Côte Orientale, 55s. " " " "
" Soderhaum, Saudarne, Liusne ou Nyhaum à Londres ou à la Côte Orientale,..... } 55s. " " " "
" à Sunderland ou Blyth, bois et madriers, 50s. Cd. " " "
" à Grimsby, ... } 52s. 6d. et 5 par cent " " "
ou à Leith ou Dundee,.... } 55s. en plein. " " "
" à Jersey..... ..... 65s. et 5 par cent " " "
" Gefle à Londres ou à la Côte Orientale,..55s. et 5 par cent, " " "
" à un port à charbon de la Côte Orientale 50s. et peut-être..... } 5 " " " "
" Leith, Dundee ou Grangemouth...52s. 6d. à 55s. 0d. " " "
" Aberdeen ou Dunbar,..... 55s. par éta'on, expédié en juillet,
" à la Manche,.....60s. et 5 par cent, par étalon, " "
" Weaborg à Londres, Hull ou Grimsby, 60s. à 62s 6d et 5 par cent, " "
" Granville, ... 100 fcs. " " " "
" Libourne, 70 à 80 madriers étalons, 100 fcs. " " " "
" Gamla Carlely à Londres ou à la Côte Orientale, 60s. " " "
" Cristinestad à Londres, Hull ou Grimsby,..... 60s. par étalon de St. Ptg. en plein.
" Frederickshaum à Londres ou à la Côte Orientale, 45s. 0d. " "
" Wyburg à Londres, Hull, ou Grimsby,..... 45s. 0d. " "
" à la Côte Orientale (petits bâtiments),..... 47s. 6d. " "
" à la Manche,..... } 57s. 6d. à 60s. "
" ou à Truro, ... } 57s. 6d. " "
" à Marseilles, ... 120 fcs. " "
" St. Jean à Plymouth,..... 80s. 0d. " "
" " à Londres ou Grimsby,..... 82s. 6d. " "
" St. Mary's au Havre,..... 95s. 0d. " "
" Musquash à Londres,..... 82s. 6d. " "
" la Mer Noire, la Méditéranée, l'Espagne et le Portugal, à Segna ou au Royaume-Uni, Douves, ... 7s. 6d. et 10 pour cent par 100 morceaux.

De Venise à un dock en Angleterre, (Chêne)..... 35s. par *load*.
" Ancône à un dock, " ..... 35s. "
" Naples, à " " ..... 28s. "
" Livourne, " " ..... 28s. "

MER BLANCHE.

" Archangel à Londres ou à la Côte Orientale, Madriers, ... } 80s. par étalon de St. Ptg.
Choix laissé pour la Côte Occidentale,.... } 90s. " " "
" Archangel à la Manche ou à la Côte Occident. 90s. " " "
" Onega à Londres ou à la Côte Orientale,.... } 75s. " " "
Choix laissé pour la Côte Occidentale,.... } 85s. " " "
" Onega à la Manche (vaisseaux, 100 ou 120 étal.) 85s. à 90s. " "

GOLFE DE BOTHNIE ET LA BALTIQUE.

" Neder Calix, Ranea ou Pitea à Anvers,..85 fcs. à 87 fcs. et 5 par cent, "
" à Fécamp, ... 100 fcs. " " "
" Lulea à Gosport,..... } 67s. 6d. " " "
Ou à Arundel..... } 70s 0d. " " "
" Ranea à Lowestoft ou Yarmouth, 65s. par étal. bâtiments de 100 étal. "
" Plymouth,..... 67s 6d. à 70s. et 5 par cent, "
" Haparanda à un port à charbon sur la Côte Orientale,..... } 60s. 0d. " " " "
Ou à la Côte Orientale,.. } 65s. 0d. " " " "
On à la Manche,..... } 70s. 0d. " " " "
" Sikea (près d'Umea), à Londres ou à la Côte Orientale,..... } 60s. 0d. " " " "
Choix laissé pour la Manche } 67s. 6d. " " " "
" Unea à la Côte Orientale,..... } 60s. 0d. " " " "
Ou droit à un port à charbon.. } 52s. 6d. " " " "
" Kramfords (près de la Province de Nyland) à la Côte Orientale de l'Angleterre, ... } 55s. 0d. " " " "
" Hernosand à Londres ou à la Côte Orientale,..... } 55s. 0d. " " " "
" Sundswall à Londres, Bois et Madriers, ... } 55s. 0d. " " " "
" Sundswall à un Port sûr, à charbon, de la Côte Orientale, (petits bâtiments)..... } 50s. 0d. " " " "
" Cronstadt à Londres..... 40s. 0d. " "
" " à Exmouth Bight..... } 47s. 6d. " "
" " ou à Shoreham,..... } 47s. 6d. " "
" La Baie de Narva à Londres,..... Bois et Madriers..... } 57s. 6d. " "
" " à la Côte Orientale,..... Madriers, ... } 55s. 0d. " "
" " à Grimsby, Madriers,..... } 52s. 6d. " "
" Dormants carrés,..... } 17s. 6d. par *load*.
" " ronds, ... } 19s. 6d. "
" " à Hartlepool Ouest, dormants carrés, } 15s. 6d. "
Madriers,..... } 47s. 6d. par étalon de St. Ptg.
Choix laissé pour Grimsby,..... } 17s. 6d. par *load*.
" Riga (Bolderaa) à Londres. dormants carrés et Sapin..... } 2's. 0d. "

De Riga à Hartlepool Ouest ou au Tyne,	17s. 0d.	par *load*.
Ou pour des dormants carrés,	20s. 0d.	"
" " à un Dock sur la Tamise, Bois,	21s. 0d.	"
Mâts,	24s 0d.	"
" " à Portsmouth, Bois,	23s. 0d.	"
Mâts,	26s. 0d.	"
" Lieban à Londres, Bois, Madriers, Dormants,	19s. 0d.	"
" Windan à Londres, Hull ou Grimsby, Bois et Dormants carrés,	17s. 0d.	"
" Memel à Londres, Douves,	£17	par M.
ou à Grimsby,	£15	"
ou à Liverpool,	£18	"
" à la Côte Orientale, Bois et dormants,	17s. 0d.	par *load*.
" à Chester, Bois,	20s. 0d.	"
" ou à Dublin, dormants carrés,	20s. 0d.	"
" Dormants ronds,	22s. 0d.	"
" à Torquay, Bois et Madriers.	18s. 6d.	"
" à la Manche entre Dover et Southampton,	18s. 6d.	"
" à la Manche, Bois et dormants carrés, 19s. à	19s. 6d.	"
" à Wexford, 200 *loads*, bois, 23s. à	24s. 0d.	"
" à Table Bay ou Algoa Bay, Madriers, £7	15s. 0d	"
" Dantzig à Newport ou Cardiff, bois ou dormants carrés, 23s à	19s. 0d.	"
dormants ronds,	20s. 0d.	"
" Pillan à Combwich Pill, dormants carrés,	21s. 0d.	"
ou à Drogheda,	22s. 0d.	"
" Dantzig à Londres ou à la Côte Orientale, bois et dormants carrés,	16s. 6d.	"
" à Sunderland ou à un port à charbon, chêne	18s. 0d.	"
ou à Hull,	20s. 0d.	"
" à Shoreham,	18s. 0d.	"
ou à Milford, bois,	19s. 0d.	"
ou à Bristol,	19s. 0d.	"
" ou à Truro, bois,	19s. 0d.	"
" Gothenburg à Londres ou à la côte Orientale, Madriers, 32s. 6d. à	35s. 0d.	par étalon de St. Ptg.
" à Shoreham, 70 toises de bois de chauffage,	45s. 0d.	par toise.
" Dramman ou Frederickstadt à Londres, Madriers,	26s. 0d.	par dram à l'étalon.

Ci-annexé vous trouverez un tableau des prix du bois dans les principaux ports de la Baltique, à jour donné, montrant la quantité de l'importation annuelle du Royaume-Uni pour les quatre dernières années, avec distinction du bois importé de l'Amérique Britannique du Nord, d'avec celui des autres pays ; et aussi la quantité transportée respectivement par les bâtiments étrangers et ceux de la Grande Bretagne, pour les années 1857, 1858 et 1859. Le Rapport annuel du Commerce et de la Navigation du Royaume-Uni, où j'ai puisé les informations qui m'ont servi à compiler ce tableau, ne sépare pas, pour l'année

1860, les quantités importées par les navires anglais et les navires étrangers :—

PRIX DES BOIS ET DES MADRIERS SUEDOIS, MIS A BORD, LE 20 MARS 1861.

GOTHENBURG.	Mêlés.			3ème.		
Madriers, Battens et Planches.	£	s.	d.	£	s.	d.
Bois Rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par étalon de St Ptg.	8	15	0	7	10	0
" 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 " "	7	15	0	6	10	0
" 2½ x 6, et au-dessous,..... " "	7	5	0	6	0	0
" 1½ x 9 et 8, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7,	6	5	0	5	0	0

NORRKOPING, GEFLE, SODERHAUM, LIUSNE, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battens et Planches.						
Bois Rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par éta. de St. Ptg.	7	10	0	6	10	0
" 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 " "	6	10	0	5	10	0
" 2½ x 6, et au-dessous,..... " "	6	0	0	5	0	0
" 1½ x 9 et 8, 1½ x 9, 8 et 7, 1 x 9, 8 et 7 "	5	5	0	4	0	0

SUNDSVALL, HERNOSAND, NYLAND, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battens et Planches.						
Bois Rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par étalon de St. Ptg.	7	0	0	6	0	0
" 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 " "	6	0	0	5	0	0
" 2½ x 6, et au-dessous, ... " "	5	10	0	4	10	0
" 1½ x 9, 8 et 7, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7	5	0	0	4	0	0

SKELLEFTEA, LULEA, PITEA, ET AUTRES PORTS FOURNISSANT LES MEMES PRODUITS.

Madriers, Battens et Planches.						
Bois Rouge, 3 x 11, 3 x 9, 4 x 9 et 2 x 9 par étalon de St. Ptg.	6	10	0	5	10	0
" 3 x 8, 3 x 7, 2½ x 7 et 2½ x 9 " "	5	10	0	4	10	0
" 2½ x 6, et au-dessous..... " "	5	0	0	4	0	0
" 1½ x 9, 8 et 7, 1½ x 9, 8 et 7, et 1 x 9, 8 et 7,	4	0	0	3	10	0

SUNDSVALL, HUDIKSVALL, NYHAMN, NYLAND, ETC.

	£	s.	d.	
Bois Rouge carré supérieur, 9 à 14 pouces et au-dessus, moyenne de 30 à 31 pieds,...	1	8	0	par *load.*
" " 9 à 13 pouces et au-dessus, moyenne de 26 à 27 pieds.....	1	6	0	"
Madriers ou Battens de bois rouge, pour arrimage seulement,.....	6	10	0	par étalon de St Ptg.

SKELLEFTEA, LULEA, PITEA, ETC.

Bois Rouge supérieur, 9 à 13 pouces carrés, moyenne de 20 à 22 pieds,.....	1	1	0	par *load.*
" " au-dessous de 9 pouces et bois blanc,.	0	16	0	"

CI-SUIT LE PRIX DES BOIS, MIS A BORD, A MEMEL, EN MARS 1861.

Sapin 1ère qual.,	12 pouces et au-dessus,	moyenne de 25 pieds..		70s. 0d.	par *load.*
" "	11 "	" "		68s. 0d.	"
1ère. moyenne,	12 "	26 "		64s. 0d.	"
" "	11 "	" "		62s. 6d.	"
2de. "	12 "	27 "		54s. 0d.	"
" "	11 "	" "		52s. 6d.	"
Inférieur,	12 "	25 "		45s. 0d.	"

Chêne, 1ère. qualité 100s.—Seconde qualité,.... 90s. 0d. par 50 pieds courants.

Bois pour lambrissage, 1ère. qualité, 5s. 6d.—2nde. 3s. 6d par pied courant,

Madriers, 3 x $\frac{10}{11}$ et 3 x 9 longueur moyenne de 17 à 18 pieds.

Rouge, 1ère. qualité £12; 2nde. qualité £7; 3ème qualité, ... £6 6s. 0d.
Blanc, 1ère. qualité £7; 2nde. qual. £6 6s. 3ème. qualité,..... £5 5s. 0d.
} par 750 pieds courants 3 x $\frac{10}{11}$ pouces.

Douves à pipes, 1ère. qual. £150, 1er Brack, £125 0s. 0d. par 1200 morceaux.

PRIX A DANTZIG, PENDANT LE PRINTEMPS DE 1861.

Sapin Rouge Carré.

1ère qualité de moyenne,	longueur moyenne de	25 pieds,	55s. 0d.	par *load.*
Bon, "	" "	26 "	47s. 0d.	
Commun, "	" "	27 "	42s. 0d.	

Les dimensions ordinaires sont de 15 pieds et au-dessus, d'une moyenne comme ci-haut mentionné, sur $\frac{11}{11}$ à $\frac{18}{18}$ p. carrés,

Les pièces plus courtes peuvent être vendues à plus bas prix, tandis que les plus longues sont rares et conséquemment plus chères.

Petit Sapin Rouge Carré.

$\frac{8}{8}$ à $\frac{10}{10}$ pouces carrés, longueur moyenne de 28 pieds..

1ère. qualité de moyens.....	45s. 0d.	par *load.*
2nde. " "	36s. 0d.	

Bois Blanc Carré.

$\frac{11}{11}$ à $\frac{16}{16}$ pouces carrés, longueur moyenne de 32 pieds. 28s. 0d. par *load.*

Billots de Sapin Rouge pour Dormants.

$\frac{8}{8}$ pouces carrés, $8\frac{1}{12}$ pieds de longueur,.....	25s. 0d.	par *load.*
$\frac{10}{10}$ " $8\frac{1}{12}$ " "	31s. 0d.	

Les Billots ronds de 10 pouces de diamètre $8\frac{1}{12}$ pieds de longueur se vendent 2s. 2d. chaque.

Le prix des autres grandeurs de Billots et de dormants varie de..... 30s. à 34s. 0d. par *load.*

Madriers de Pontage, Madriers, et Bouts de Madriers, Sapin Rouge.

Madriers de pontage, 1ère. qual. 25 à 50 pds.; moyenne de 33 pieds, largeur 11 à 12 pouces, épaisseur 3 p. 20s.
" " Première qualité, Brack..... 13s.
} par 40 pieds courants.

Madriers, 1ère qual.	12 à 24 pds.	moy. 18 pds.	£13	10s.	Par longueur de 720 pieds. courants.
" " Brack,	" "	" "	7	10s.	
Bouts de Madriers,	6 à 11 "	" 8 "	10	0s.	
" " Brack,	" "	" "	6	5s.	

Toutes autres épaisseurs de 2 à 6 pouces, se vendent en proportion de leur contenu cube.

Madriers, 1ère. qual. 1½ po. d'épaisseur, 6 à 30 pieds de long., moyenne 17 pieds, 10 à 12 pouces de largeur, ...	17s. 0d.	Par 120 pieds courants.
Madriers, 1ère qual. 1 pouce d'épaisseur, 6 à 30 pieds de long., moyenne 17 pieds, 10 à 12 pouces de largeur, ...	11s. 0d.	
Madriers, 1ère. qual. Brack, 1½ po 18 à 19 pds.	10s. 0d.	
" " 1 " 19 "	7s. 0d.	

Mâts, Pin Rouge.

13 à 15 pouces de diamètre, 45 à 65 pieds 2s. à	3s. 0d.	Par pied courant.
16 à 20 " " 50 à 70 " 3s. à	7s. 0d.	
Bois à Lattes, 1ère. qualité, ...8 "	£8 0s. 0d.	Par toise.
" " .....4 "	3 0s. 0d;	

Celui de 7 pieds à la proportion de celui de 8 et celui de 6, 5, 4½, 3½, et de 3 pieds à la proportion de celui de 4.

Chêne droit, de 9 à 16 pouces carrés, longueur moyenne de 18 pieds, ...	£4 15s 0d.	par *load*.
Chêne (les bouts.) " " 6 à 11 pieds..	3 10s. 0d.	
Genoux de Chêne, " " 14 à 15 "	3 5s. 0d.	
Madriers de Chêne, 1er. Brack, 2½ à 7 pouces et au-dessus,	8 5s. 0d.	
2 " "	7 0s. 0d.	
2nd. " 2 à 7 " "	5 5s. 0d.	
Plançons de Chêne, taillés à la hache, longueur moyenne de 27 pieds, mesurés au cordon, ...	3 15s 0d.	
" " sciés sur deux faces, ...	4 10s. 0d.	

Douves de Chêne, 1ère. qualité, Vistula, Pipe,	2½ à 3, 5 à 6, 66 à 72 pouces, ...	£130 0s. 0d.	par mille de 1200 morceaux.
	2 à 3, 4 à 5, " "	95 0s. 0d.	
à Eau de vie,	2½ à 3, 5 à 6, 54 à 60 "	95 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, " "	70 0s. 0d.	
à Tonnes,	2½ à 3, 5 à 6, 42 à 46 "	70 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, " "	52 0s. 0d.	
à Barils,	2½ à 3, 5 à 6, 36 à 41 "	60 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, " "	45 0s. 0d	
à Fonds,	2½ à 3, 5 à 6, 28 à 32 "	40 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, " "	28 0s. 0d.	
	2½ à 3, 5 à 6, 18 à 27 "	36 0s. 0d.	
	2 à 3, 4 à 5, " "	26 0s. 0d.	

Gournables de Chêne, 2 pieds de longueur, ...	4s. 0d.	par 60 gournables.
" de Sapin, 4 " "	7s. 0d.	

On charge pour toutes autres du même bois en proportion de leur longueur,

BOIS FOURNIS PAR LA POLOGNE A DANTZIG EN 1860.

162,769	pièces de gros Sapin carré excédant l'année 1859 de.....	45,943	pièces.
101,737	" petit " " " "	37,899	
15,081	" bois blanc, carré, " " "	7,605	
205,800	" Sapin rond, " " "	70,320	
243,218	" Billots pour dormants de Sapin, " "	7.651	
21,982	" Madriers de chêne, 1er. Brack, "	5,802	
21,702	" " 2nd. "	5,640	
40,351	" Plançons et genoux de chêne, " "	11,758	
15,724	" *Shocks* (60 morceaux) de douves de chêne, ...	986	

BOIS EXPORTÉ DE DANTZIG EN 1860.

229,190	pièces de gros sapin carré excédant l'année 1859 de....	51,060	pièces.
57,127	" petit " " " "	31,052	
677,392	Dormants et Billots pour faire des dormants, "	372,745	
326,987	Madriers, madriers de pontage et bouts de mad. "	37,833	
2,066	Mâts, espars, beauprés, etc, étant moins qu'en 1859 de	9,305	

4,783	Toises de bois à Lattes, excédant l'année 1859 de "	844	toises.
29,346	Madriers de chêne, 1er. Brack, " "	11,097	pièces
29,741	" " 2nd. " " "	6,141	
96,083	" et bouts de madriers de chêne non inspectés, étant moins	41,847	
36,755	Plançons et genoux de chêne, " "	2,753	
14,091	*Shocks* de douves de chêne, excédant	1,740	

STOCK DE BOIS AU 31 DÉCEMBRE 1860.

87,719	pièces de gros sapin carré, excédant l'année 1859 de....	18,816	pièces.
74,408	" petit, " " " "	19,451	
11,951	" bois blanc carré " " "	3,014	
154,113	" sapin rond, " " "	34,085	
13,757	Madriers de chêne, 1er. Brack, étant moins qu'en 1859	6,185	
9,438	" " 2nd. " " "	7,079	
54,836	Plançons et genoux de chêne, excédant, "	3,030	
9,551	*Shocks* de douves de chêne, " "	3,647	

EXPORTATION DU BOIS DE DANTZIG AUX AUTRES PAYS EN 1860.

	A LA GRANDE BRETAGNE.			A LA FRANCE.			AUX AUTRES PAYS.		
		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.		Plus qu'en 1859.	Moins qu'en 1859.
Pièces de gros Sapin carré	190354	34352	.....	19137	6068	.....	19699	10640	....
" petit, " ..	36572	22270	.....	7376	243	.....	13179	8539	....
Dormants et Billots pour en faire....	722752	224489	.....	.....	.....	.....	154640	148256	....
Madriers de Sapin..	72553	.....	16838	45504	3706	.....	212930	50965	....
Mâts, Espars, etc...	385	27	.....	1496	.....	9322	185	.....	10
Toises de Bois à Lattes, ...	4782	916	.....	.....	.....	.....	1	.....	72
Madriers et bouts de Madriers de chêne	56465	.....	42413	88778	15902	.....	9927	1902	....
Bois et genoux de chêne, etc,.....	12887	.....	410	5337	.....	.....	18531	1019	....
Shocks de douves de chêne, ...	9469	3878	.....	3289	.....	.....	1333	.....	187

Le nombre de bâtiments restant à ce port au 31 Déc. 1859, était de		124
" " bâtis " en 1860, ...		6
" " arrivés " en "		2542
Total, ...		2672
Bâtiments partis de ce port en 1860.....		2576
" restant à " au 31 Déc. "		96
Total, ...		2672

NOMBRE ET DESTINATION DES BATIMENTS EMPLOYÉS AU TRANSPORT DES BOIS PENDANT L'ANNÉE 1860.

Bâtiments	allant	à la Grande Bretagne,	1267	dont	641	chargés de bois,		607	de céréales,	19	d'autre cargaison,	..	sur lest.	
"	"	à la Hollande,	266	"	57	"	"	208	"	1	"	"	..	"
"	"	à la Suède et la Norvége,	198	"	....	"	"	185	"	..	"	"	13	"
"	"	au Danemarck,	191	"	65	"	"	122	"	3	"	"	1	"
"	"	aux Ports de la Prusse,	161	"	2	"	"	101	"	41	"	"	17	"
"	"	à la France,	103	"	86	"	"	16	"	1	"	"	..	"
"	"	au Hanovre,	93	"	18	"	"	75	"	..	"	"	..	"
"	"	à Brême,	89	"	51	"	"	37	"	1	"	"	..	"
"	"	" la Belgique,	84	"	39	"	"	45	"	..	"	"	..	"
"	"	" la Russie,	57	"	47	"	"	..	"	8	"	"	2	"
"	"	" Oldenbourg,	27	"	25	"	"	2	"	..	"	"	..	"
"	"	" L'Espagne,	13	"	13	"	"	..	"	..	"	"	..	"
"	"	" Hambourg,	5	"	....	"	"	3	"	2	"	"	..	"
"	"	" Mecklenbourg,	4	"	4	"	"	..	"	..	"	"	..	"
"	"	" Lubeck,	4	"	....	"	"	4	"	..	"	"	..	"
"	"	" L'Italie,	1	"	1	"	"	..	"	..	"	"	..	"
"	"	" L'Afrique,	1	"	1	"	"	..	"	..	"	"	..	"
"	"	" L'Amérique,	1	"	1	"	"	..	"	..	"	"	..	"
		Total,	2565	"	1051	"		1405	"	76	"	"	33	"

2
42
1
1
49

di
r
'e

Je suis fortement d'opinion que la seule raison pour laquelle notre bois n'a pas augmenté en valeur, dans le Royaume-Uni, en proportion de la consommation, de même que le bois de la Baltique, est surtout due au surcroit de la production ; parce qu'aucun des bois de la Baltique que j'ai vus, ne peut remplacer notre meilleur pin blanc. Nous ne faisons donc que dépouiller notre pays de son meilleur bois, sans qu'il en résulte de profit pour personne ; et puisque le gouvernement fait tout en son pouvoir pour mettre le commerce sur un pied convenable, il aura bien mérité de la patrie, s'il réussit à arrêter ou même à diminuer la destruction de nos forêts ; car toute personne voyant la consommation actuelle du bois en Europe augmenter tous les jours, doit en venir à la conclusion que le temps n'est pas éloigné où le prix des bois de toutes espèces dans cette province deviendra le double de ce qu'il est aujourd'hui.

Je dois maintenant vous informer que j'arrivai à Paris dans la soirée du 24 avril, et que le lendemain matin je remis au Secrétaire de l'Ambassade Anglaise, la lettre de Son Excellence le Gouverneur Général, adressée à Lord Cowley ; je reçus un billet de l'Ambassade dans la soirée, m'annonçant une audience pour le jour suivant. Je fus ponctuel au rendez-vous et Son Excellence se montra très désireuse de m'aider, autant qu'il était en son pouvoir, à atteindre le but que vous aviez en vue en m'envoyant en France ; bien plus, elle eût l'obligeance de me donner une lettre adressée à tous les Consuls Britanniques en France, les priant de m'aider dans les renseignements que je désirais obtenir ; et aussi des lettres pour les ministres de la Grande-Bretagne à Stockholm et à Berlin. Je remis les lettres de M. le Baron Gauldrée-Boilleau, consul de France au Canada, à M. Herbet, conseiller d'état chargé de la direction des consulats et affaires commerciales au ministère des affaires étrangères, à M. Bossange et à M. Ducot ; ces MM. prirent un vif intérêt à l'objet de ma mission en France.

M. Herbet me donna des lettres pour la plupart des dé-

partements publics, et pour plusieurs personnes ayant des contrats avec le gouvernement, entre autres, M. Ozenne, chargé de la direction du commerce extérieur au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ; M. Vicaire, directeur général des eaux et forêts, au ministère des finances ; M. Behic, directeur du service maritime et des messageries impériales ; M. Delorme, conseiller d'état, directeur du matériel au ministère de la marine et des colonies ; M. Gauthier, conseiller d'état, secrétaire général au ministère de la maison de l'Empereur ; et une pour M. Armand, grand marchand de bois à Bordeaux. M. Bossange me donna une lettre pour le sénateur Michel Chevalier (le fameux libre échangiste), et une autre pour M. Armand.

Je dois ici faire remarquer que je croirais manquer à la politesse en ne vous informant pas que, grâce aux lettres de M. le Baron Gauldrée-Boilleau, je pus me mettre en rapport avec les personnes les plus en état de me donner des renseignements sur le sujet de ma mission en France. Ces lettres me donnèrent accès auprès des principales personnes engagées dans le commerce du bois dans ce pays, et toutes parlèrent avec empressement de la possibilité d'établir un commerce avec le Canada. Après avoir expliqué aux différentes personnes auxquelles j'avais été présenté, à Paris, combien était varié l'assortiment de nos bois de construction, leurs grosseur et longueur moyennes, leur nature, leurs qualités, et—autant qu'il était en mon pouvoir de le faire,—les différents usages auxquels ils sont le mieux adaptés, je présentai une boîte d'échantillons à M. Behic et une autre à M. Armand.

Dans le cours de mes conversations avec ces messieurs, surtout avec ceux d'entre eux dont les établissements sont dans le sud de la France ; je m'aperçus que leur grande préoccupation était de trouver où se procurer, le plus avantageusement, le bois propre à leur commerce. Ils m'informèrent que, sinon tous, au moins ceux du sud doivent jeter leurs regards ailleurs, pour leur approvisionnement, que dans les pays qui actuellement leur fournissent le bois ; que la con-

sommation du bois a été si considérable dernièrement, vû le grand nombre de bâtiments que l'on construit en France, en Espagne et en Sardaigne, que les forêts de la Méditerranée seront bientôt épuisées ; et qu'à présent même l'importation du bois en France est très grande et ne peut qu'aller en augmentant.

On trouvera à la page 37, un tableau montrant les quantités de bois importé en France pendant ces dernières années ; mais je regrette de ne pouvoir montrer l'importation de 1860, n'ayant pu me procurer les données nécessaires pendant mon court séjour dans ce pays. La construction des chemins à lisses occasionne une grande consommation de bois et crée d'autres branches d'industrie en ayant aussi besoin. Cinq nouvelles lignes de chemins à lisses furent approuvées à la dernière session de la législature en France.

MM. Behic et Armand exprimèrent le désir de me voir visiter le Sud afin de faire connaître aux différents marchands de cette partie de la France la richesse de nos ressources forestières, et me donnèrent des lettres pour leurs chargés d'affaires et d'autres marchands de Bordeaux et de Marseilles. Je visitai Dieppe, le Havre et Honfleur, et je crus m'apercevoir qu'il y avait pour nous moyen d'y établir un commerce considérable.

La majeure partie du bois importé à ces places vient de la Baltique, et bien que la même cause pour laquelle le marchand de la Baltique vend à plus bas prix que le marchand canadien dans plusieurs ports du Royaume-Uni, existe là, (c. à. d. le taux du fret) cependant, le Canada produit plusieurs variétés de bois qu'on ne peut se procurer dans le nord de l'Europe. On a besoin entre autres de notre pin jaune, de notre grand et gros pin rouge, orme dur, épinette rouge, chêne, frêne et plusieurs autres espèces de nos bois. Nos madriers sont trop courts pour le marché français, ils s'y vendraient avec profit s'ils étaient sciés de plus grande longueur et de mesure métrique. Ceux de 12 pieds passent pour 11 pieds français, et

ceux de 13 pieds ne valent pas plus, puisque 13 pieds anglais ne font pas 12 pieds français, et ne comptent ainsi que pour 11 pieds.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'on a reçu, à Québec, dans le cours de cet été, des commandes pour plusieurs cargaisons de madriers, pour les ports ci-haut mentionnés, et d'après la réputation si bien établie des maisons auxquelles ces commandes ont été adressées, on peut être certain que les chargements donneront satisfaction.

On importe une grande quantité de douves de Memel dans cette partie de la France, la plus grande partie servant de bois de parquetage. Tous les parquets à Paris et dans cette partie de la France, qui ne sont pas de pierre, sont en chêne, arrangés avec beaucoup de goût, par carreaux. Les pièces ne mesurent guères plus de 40 pouces de longueur et sont très bien polies. Les parquets faits de douves de Memel doivent être très dispendieux. D'après les conversations que j'eus avec plusieurs marchands à cette place, je suis pleinement convaincu que le chêne du Canada, scié dans les dimensions voulues, supplanterait les douves de la Baltique, au moins comme bois de parquetage. Les dimensions qu'on m'a données sont de 5 pouces de largeur, 3 pouces d'épaisseur et d'une longueur qui permette de le couper par pièces de 40 pouces.

Bien convaincu que le Canada peut faire compétition au Nord de l'Europe sur les marchés de cette partie de la France, à des termes au moins aussi favorables que pour aucun des ports de la Grande Bretagne, et bien plus favorable que pour aucun des ports à charbon—(le chargement de retour de ces derniers ports à la Baltique, faisant que ces bâtiments peuvent y transporter le bois à bien meilleur marché qu'à cette partie de la France) ; j'eus un ardent désir de visiter le Sud-ouest et le Sud de la France, jugeant devoir y trouver plus d'avantages pour le Canada, en raison du plus d'uniformité dans le taux du fret.

	1856.			
27 pieds cubes.	497783 stères ou à peu près		17579206 pieds cubes.	
22 "	36540595 mètres,	"	32776913	"
91 "	24700 stères,	"	872280	"
56 "	809048 mètres,	"	725716	"
40 "	52242 morceaux,	"	2089680	"
	11822622 "			
	1342919 "			

es. Les « Annales Forestières » remarquent à ce sujet
s pour la même quantité en 1857.

récente que 1856 ; mais, d'après les renseignements
augmenté pendant les années dernières.

LE HAVRE.

De fait, le Havre est le port de mer de Paris : le meilleur et le plus aisé d'accès de tous les ports de cette partie de la côte de France ; il est formé de trois bassins, pouvant contenir à peu près 450 bâtiments, séparés les uns des autres et de l'avant port par quatre écluses.

État des droits et frais incombant à un navire anglais de 120 tonneaux (129 tonneaux français), avec chargement à l'entrée :—

	F.	C.
Assistance des bateliers à l'entrée du port, ...	3	00
Gardiens des ponts, ...	7	20
Droits de pilotage,—en évaluant à 10 pds. le tirant d'eau,	47	60
Assistance d'un bateau, ...	12	00
Droits de douane, ...	430	89
Timbres, ...	6	00
Courtage, ...	95	00
Protêt, ...	9	05
Visiteurs de cargaison, ...	10	00
Bureau de santé, ...	5	00
A la sortie du port, sur lest :		
Pilotage, ...	11	90
Assistance d'un bateau, ...	6	00
	643	64

Soit, £25 sterling.

DROITS DE DOCKS ET DE BOUÉES D'APRÈS LE TONNAGE.

DESCRIPTION DU BATIMENT.	DROITS DE DOCKS. Bâtiments à flot.	DROITS DE DOCKS. Bâtiments non à flot.	DROITS DE BOUÉES.
	F. C.	F. C.	F. C.
Bâtiments français :—			
Bateaux de pêche,	0 30	0 00	0 00
Bateaux entre le Havre, Honfleur et Rouen,	0 30	0 00	0 00
De 40 tonneaux et au-dessus, en descendant la rivière,	0 30	0 00	0 00
De moins de 40 tonneaux,	0 30	0 15	0 00
" Employés au grand commerce des côtes avec les colonies,	0 75	0 37½	0 00
Bâtiments des ports étrangers de l'Europe,			
" de la Grande Bretagne et de ses colonies en Europe,	2 50	1 65	0 05
" d'autres puissances,	0 75	0 37½	0 05
Les bâtiments de l'Espagne, de Mecklenbourg et de Venezuela, sont sujets aux mêmes charges que les bâtiments français,			
Bâtiments Américains venant des ports anglais, ou des colonies en Europe,	2 50	1 65	0 05
" " venant d'autres ports,	0 75	0 37½	0 05
Les bâtiments Mexicains sont sujets aux mêmes charges que les précédents,			
Bâtiments Bréziliens venant des ports anglais en Europe,	2 50	1 65	0 05
" " venant d'autres ports,	2 02½	1 40½	0 05
Bâtiments anglais, venant des ports anglais ou des possessions Britanniques en Europe,	2 50	1 65	0 05
" " venant d'autres ports, sur lest,	0 75	0 37½	0 10
" " " chargés,	2 50	1 65	0 00
Autres bâtiments étrangers de quelque port que ce soit,	2 50	1 65	0 10
" " chargés de bois de sapin, pour un demi mois, plus le décime,	0 37½	0 18¾	
" " pour les deux premiers mois, par mois,	0 75	0 37½	
" " pour trois ou quatre mois, par mois,	0 37½	0 18¾	0 10
" " cinq mois, et pendant le reste du séjour des bâtiments, par mois,	0 18¾	0 09⅜	

Le pilotage, le droit de lumière, les droits de douane, les honoraires des officiers, et autres charges ne sont pas élevés au Havre.

HONFLEUR.

Située à l'embouchure de la Seine, presqu'en face du Havre ; distance : six milles S. E. du Havre, et trente milles N. E. de Caen. 400,000 francs furent votés par le gouvernement français pour l'amélioration de ce port.

État des droits et frais, incombant à un bâtiment anglais du port de 226 tonneaux, tirant 14 pieds à son entrée avec un chargement de charbon, et 9 pieds à sa sortie sur lest :

	F.	C.
Droit de pilotage à l'entrée (13 jours), . . .	139	43
Assistance d'un bateau, ...	12	00
Balises, ...	3	00
Haussières, ...	3	00
Acquits, ...	4	50
Honoraires du Consul, ...	5	75
Tonnage, ou droit de bassin, ...	226	45
Droit de pilotage à la sortie, ...	42	90
Lest, 68 tonneaux, ...	115	65
Acquits à la sortie, ...	12	00
Courtage, ...	178	00
Protêt au Consul, ... , . . .	11	50
	754	18

A 25 francs de change, soit £30 5 0. Sterling.

Parti de Honfleur le 3 mai, j'arrivai à Bordeaux le 5, et le jour suivant je présentai mes lettres aux principaux marchands et constructeurs de navires de cette place.

Il s'importe à Bordeaux, une grande quantité de bois surtout des douves. En 1859 l'importation totale du bois a été comme suit :

Douves, , ...	22,058,241
Planches, ...	1,354,824
Madriers, ...	241,511
Plançons, ...	19,786

A peu près les trois quarts des douves importées viennent des États-Unis et le reste des différents pays de l'Europe. Lorsque j'appris l'immense quantité de douves que l'on importe dans une seule ville d'Europe dans le cours d'une année, je ne pus le croire. Je fus certainement très étonné d'apprendre que la ville de Bordeaux consomme, à elle seule, trois fois plus

de douves qu'il ne s'en exporte de Québec et guères moins surpris de voir que très peu, et peut-être aucunes de ces douves, n'étaient exportées de Québec.

Messieurs Donflou et Pouchon, qui font un grand commerce de douves à Bordeaux me dirent qu'ils ont eu dans le port en une seule fois, plus de quarante navires Américains chargés de douves. Ces messieurs en fournissent au gouvernement, et lors de ma visite ils étaient en voie de remplir un contrat pour en fournir 900,000 à 1,000,000 devant être employées à faire des barils à poudre à tirer. La grande masse des planches, madriers et plançons vient de la Baltique, et la moyenne du fret de cette dernière place à Bordeaux est de 70 francs par 80 pieds cubes anglais, ce qui fait plus de 36 chelins par *load*. Je suis donc sous l'impression que nous pouvons aisément faire compétition aux producteurs de la Baltique dans le commerce de ce port. C'est ici le moment de faire remarque que M. . . . . ., importa une cargaison de Québec en 1853 ; le bois n'avait pas alors en France la valeur qu'il a atteint depuis, et les prix étant très élevés en Canada, ce monsieur se trouva découragé et n'envoya plus de commandes.

Les prix de ce chargement mis à bord à Québec, étaient comme suit :

	F. C.	
Chêne, 12 à 16 pouces, ...	2 25	le pied.
" 16 pouces et au-dessus, . .	2 50	"
Orme, 10 à 14 pouces 40 pieds de longueur et au-dessus, . . .	2 75	"
Frêne, 30 pieds de longueur et au-dessus, 13 pouces carrés et au-dessus, ...	1 00	"

Madriers de pin 3ème qualité £4 10s., sterling l'étalon de St. Peterbourg.

Douves, 5½ et 4½ pieds, 1½ pouce £57 10s., sterling.

Sur l'assurance que je donnai à ce monsieur qu'il pourrait à présent acheter du bois à des conditions bien plus favorables, il me promit d'écrire à Québec afin de faire un autre essai : plu-

sieurs autres personnes me firent la même promesse, et j'ai la satisfaction de pouvoir dire qu'elles ont tenu parole, car plusieurs cargaisons leur ont déjà été expédiées de ce port, et elles offrent des contrats considérables pour du bois livrable à Québec en 1862. Je dois remarquer ici que tous les marchands de bois en France, avec lesquels j'eus des rapports, me parurent désirer d'engager des relations commerciales avec ce pays, s'il était possible.

NANTES.

Située sur la Loire, à 34 milles de l'embouchure du fleuve, lat. N. 47, 13, 6 ; long. O. 1, 32, 44 ; la profondeur de l'eau sur le banc à l'entrée du port varie de 2 à 2¾ brasses. Les grandes mers sont de 14 pieds et les petites de 7 ou 8 pieds.

État des droits et charges imcombant à un navire anglais de 60 tonneaux à son entrée à Nantes avec chargement de charbon et à sa sortie sur lest :

	F.	C.
Droits de bateau de quarantaine, ...	9	00
Pilotage de la mer à Paimbœuf, 10 pieds, . .	57	50
" de Paimbœuf à Nantes, 10 pieds, .	28	00
Tribunal de commerce, ...	7	75
Compte du mesurage	12	00
Droits de rivière, ...	11	35
Droits de tonnage et passeport, ...	84	13
Pilotage à la sortie, de Nantes à Paimbœuf, 8 pieds, ...	17	00
	226	73

Soit £8 18 0 Sterling,

BORDEAUX.

La profondeur de la rivière permet aux gros bâtiments de se rendre à la ville. Il y a deux chenaux principaux pour entrer dans la rivière, savoir ; la Passe du Nord et la Passe du Grave. Les petites mers sont de 7 ou 8 pieds, et les grandes de 14 ou 15 pieds ; commerce très considérable.

État des droits et frais incombant, à l'entrée comme à la sortie, à un navire anglais de 300 tonneaux de jaugeage, venant d'Angleterre, avec chargement :

	F.	C.
Rapport et pilotage, de la mer à Bordeaux, d'un navire tirant 14 pieds français, ...	218	93
Droits du Lazaret, ...	61	00
Changer de place et ancrage, ...	10	00
Entrée à la Douane, et courtage d'entrée, ...	100	00
Droits de tonnage et de navigation, . . , . . .	495	00
Officiers visiteurs, acquits, maître du hâvre, etc.,	14	75
Manifeste et liste du fret, ...	15	00
* Compte du Consul, honoraires ordinaires, . . .	17	25
Pilotage de Bordeaux à la mer, ...	220	00
Commission du Courtier à la sortie, soins et attentions pour l'expédition d'un vaisseau chargé par contrat ou au compte du propriétaire, 1 franc par tonneau, . , ...	300	00
	1451	93

à 9½d ; soit, £57 9 3 Sterling.

Je laissai Bordeaux le 7 de mai pour Marseilles où j'arrivai le 8.

MARSEILLES.

Grande ville commerciale et maritime de France située sur la Méditerranée. Lat. N. 43, 17, 49, long. E. 5, 22¼.

Ce port, l'un des plus sûrs et des meilleurs du monde pour les bâtiments de moyen tonnage dont il peut contenir à peu près 1,000, est au centre de la ville et forme un bassin de 525 toises anglaises de longueur sur environ 150 pieds de largeur. L'accès en est défendue par plusieurs fortifications

* Sur lest, 50 centimes par tonneau, 120 francs au plus. Avec fret, 1 franc 50 centimes par tonneau.

Les bâtiments anglais jouissent des mêmes priviléges que les bâtiments français lorsqu'ils viennent des ports anglais d'Europe, autrement ils paient les droits de pilotage et de tonnage étrangers, ce qui monte pour les premiers à à peu près 55 francs, et pour les seconds à 744 francs en sus de ce qui précède.

considérables ; l'eau à l'entrée a de 16 à 18 pieds de profondeur, étant plus basse lorsque le vent souffle du nord-ouest et plus haute lorsqu'il souffle du sud-ouest.

A l'intérieur du bassin la profondeur varie de 12 à 24 pieds étant plus grande lorsque le vent est au sud et moindre lorsqu'il est au nord. La marée n'y est presque d'aucun service. On y emploie constamment des cure-mole pour enlever la vase et empêcher le port de se remplir.

Les bâtiments une fois dans le bassin se rangent le long des quais, et ont toutes facilités pour charger et décharger.

A l'O. S. O. du port se trouvent les îles fortifiées de Ratonneau, de Pomègue et du château d'If ; cette dernière qui est la plus près (à 1¾ mille) n'est distante que de trois quarts de mille de la pointe de terre qui avance le plus loin dans la mer au sud de la ville. Bon ancrage pour les bâtiments de guerre et autres grands navires entre les îles de Ratonneau et de Pomègue, à l'ouest de l'île d'If.

Monsieur Behic, de la société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, à Paris, m'ayant donné une lettre de présentation auprès du surintendant des travaux à Bordeaux et Toulon, je visitai ce Monsieur qui me pria de me rencontrer avec lui à cette dernière place le jour suivant, afin de donner à leur ingénieur des détails précis sur les échantillons que j'avais avec moi. Je le fis, et le résultat de mes explications fut que cette maison, qui est très considérable, envoya immédiatement des ordres à Québec pour une cargaison de bois.

Dans le cours de la matinée que je passai à cette place on lança un bateau à vapeur, en fer, de 3,000 tonneaux, et je n'en comptai pas moins de vingt-quatre autres en chantier, presque tous en fer. Cette compagnie seule emploie 3,000 hommes à Toulon et à peu prèsautant à Marseilles. L esurintendant m'informa qn'ils emploient une quantité considérable de bois, et que ne sachant où se le procurer aux conditions les plus avantageuses ; si la cargaison qu'ils viennent de commander à Québec leur donne satisfaction, de grandes transactions

avec nous devront s'en suivre. Ils ont déjà contracté cette année pour 200,000 pieds de chêne ; partie de Dantzig, partie de France, et à peu près 50,000 pieds des Etats-Unis.

L'importation du bois à Marseilles est très considérable. Il y arrive de 70 à 100 cargaisons de la Baltique tous les ans, et le fret est de 100 à 120 francs par étalon de St. Petersbourg. On y importe aussi une quantité considérable de pin résineux, de chêne et douves des Etats-Unis.

Dans le cours de l'année dernière il y arriva de ce pays 100 M. douves de 4½ pieds de longueur, 1½ pouce à 3 pouces d'épaisseur et 5 à 6 pouces de largeur, elles se vendaient, lors de mon passage à cette place, 150 francs les 103 morceaux ; et celles de 3 pouces, 200 francs pour la même quantité.

Droits et frais incombant à un navire anglais de 134 tonneaux :—

	F.	C.
Droit de pilotage à l'entrée et à la sortie du port,	37	70
Pilote à bord, 3 francs par jour.		
Timbres pour manifeste d'entrée et de sortie, .	5	90
Timbres de l'excise pour le manifeste de sortie, ...	13	80
Passeport de la douane, ...	2	60
Certificat de santé, ...	5	00
Noter, enrégistrer, interpréter, etc., le protêt au tribunal de commerce, ...	0	00
Droit d'excise sur les provisions du bâtiment, .	2	60
Légalisation du consul, ...	0	00
A l'entreposeur des poudres, et pour la faire transporter à la patache, ...	0	00
Mesurage du navire à la douane, ...	2	50
Extrait du certificat du livre de loc pour la douane, ...	0	00
Traduction du certificat d'origine, compte du consul, ...	28	25
Manifeste du chargement de sortie, ...	6	25

Certificat de la déclaration du capitaine au bureau de santé, pour la douane, ...	0 00
Certificat de la douane pour l'exportation, . . .	6 25
Bateaux de remorque, ...	0 00
Avis dans les journaux, ...	0 00
Ports de lettres, ...	2 40
Louage d'une chaloupe, ...	3 70
En argent, ...	0 00
Interprète au bureau de santé, ...	5 00
Lest, ...	0 00
Honoraires du bureau de santé, ...	5 00
Agence, ...	60 00
Cuisine à terre, ...	3 00
Assistance d'un bateau, ...	25 00
Eau,, ...	15 00
	229 95

Soit, £9 0 0 sterling.

Je laissai Marseilles le 12 mai, et arrivai à Paris le 13, persuadé que, d'après les renseignements que j'avais recueillis et d'après mes propres observations, nous avons toutes les raisons de nous attendre à un commerce étendu et très avantageux entre la France et le Canada, surtout avec le sud-ouest, pour les raisons suivantes ;

Premièrement :—(Comme on le verra par le tableau ci-annexé,) l'importation du bois est très grande.

Deuxièmement :—Le taux du fret pour transporter le bois à la plupart des districts où il est employé, surtout pour le nord de l'Europe, serait en faveur du Canada.

Troisièmement :—Pendant que j'étais en France, on s'attendait à ce que le 1er octobre de l'année courante, les bâtiments anglais seraient admis dans tous les ports de la France, sur le même pied que les bâtiments français. La chose est très désirable, au moins en ce qui regarde le Canada, vû que les bâtiments anglais allant de l'Angleterre aux ports de France, ont certains priviléges qui sont refusés aux mêmes bâtiments partant du Canada pour les mêmes ports.

Certaines causes peuvent cependant, jusqu'à un certain point, retarder ce commerce. D'abord notre bois de sciage tel que préparé pour le Royaume-Uni, n'est pas tout à fait propre au marché français. On ne peut guères s'attendre à ce que nos propriétaires de moulins et autres manufacturiers de cette sorte de bois changent leur système pour produire un article qui ne serait pas du tout vendable dans le Royaume-Uni, s'ils n'étaient certains de trouver ailleurs un marché. Ceci amènerait certainement des désappointements, pendant quelque temps ; et jusqu'à ce qu'on se fût assuré d'un marché sûr, il serait nécessaire de donner au moins six ou neuf mois d'avis pour faire préparer cette sorte de bois. Ceci n'a rapport qu'au bois scié, parce que le bois carré peut se fournir en tout temps.

Pendant quelque temps le fret serait probablement plus élevé aux ports de France qu'aux ports anglais de la même classe, mais cette différence ne pourrait tarder à disparaître.

Après mon départ de France et dans le cours de mon voyage en Prusse, une personne avec laquelle j'avais eu des relations dans le sud de la France, transmit une dépêche télégraphique à une maison de commerce à Liverpool, faisant affaire avec le Canada, pour savoir s'ils pourraient fournir 1,000,000 de dormants de chemin à lisse dans l'espace de cinq ans, ou 200,000 morceaux par année, et à quelles conditions.

Avant de clore mon rapport sur le commerce de la France, je dois remarquer que bien peu de marchands de bois de ce pays ont une juste idée de ce qu'est notre bois dans son état brut. Il va sans dire que je le leur expliquai de mon mieux ; mais ne voyant presque pas d'autre bois que celui que produit l'Europe ils ne sont pas en état de se former une idée juste du nôtre. J'étais sous l'impression que quelques-uns de nos marchands devraient envoyer une petite cargaison de bois bien choisi et bien assorti à chacun des principaux ports, et à mon retour au Canada je le suggérai à quelques-uns d'eux ; mais je regrette d'avoir à dire que tous refusèrent, ne désirant pas courir le risque. Avant de laisser la France j'avais l'intention,—dans le cas où l'on n'enverrait pas de commandes et que

les marchands ne consentiraient pas à courir le risque d'envoyer du bois par spéculation,—de faire comprendre au gouvernement, dans la vue d'attirer le commerce français dans cette province, l'opportunité d'envoyer trois ou quatre petites cargaisons pour être vendues à son propre compte et je suis fermement persuadé qu'il n'aurait essuyé aucune perte. Toutefois je crois qu'une telle démarche est maintenant inutile, vû que plusieurs cargaisons ont déjà été commandées et expédiées, et qu'elles suffiront, je crois, pour atteindre l'objet que j'avais en vue.

Je laissai Paris de nouveau le 14 mai, me mis en route pour la Belgique, et arrivai le 15 à Anvers. Je remis une lettre que m'avait donnée M. M. I. Wilson de Liverpool, pour M. Kennedy qui me présenta aux principaux marchands.

Le commerce paraît très actif à cette place ; les prix sont élevés et la consommation augmente rapidement. L'importation du bois a plus que doublé pendant les cinq dernières années, et elle augmente encore régulièrement. En 1856 il arriva 181 bâtiments chargés de bois, jaugeant ensemble 39,097 tonneaux. En 1860, 277 bâtiments ; 62,095 tonneaux. Je donne plus bas un aperçu comparatif du bois importé pendant les cinq dernières années. Pour plus de détails, quant à la description et la provenance du bois, je prends la liberté de vous renvoyer au tableau ci-joint (page 51) extrait des importations et exportations d'Anvers durant cette période.

	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux.	Morceaux
Madriers, planches et battens,	828,561	1,216,805	1,141,945	1,366,044	1,480.459
Plançons,.....	43,768	70,065	70,405	78,951	109,157

On a importé ici du chêne de la Virginie et il paraît avoir donné satisfaction. Il est à peu près de la même qualité que notre chêne du Canada, il n'est certainement pas meilleur, ni aussi bien préparé ; au moins, ce que j'en ai vu. On en a demandé et expédié plusieurs cargaisons de Québec cette année. Le fret de Riga à Anvers est de 25*s*. par *load*, ou à peu près 50 par cent de plus qu'aux ports à charbon en Angleterre, ce qui me fait croire que le Canada devrait avoir sa bonne part du commerce dans ce port. Il me fut impossible de rencontrer le Secrétaire de la Chambre de Commerce ; je laissai donc une boîte d'échantillons avec une lettre à Monsieur Kennedy qui me promit de les remettre à ce Monsieur.

ANVERS.

Le principal port de mer de la Belgique, située sur l'Escaut, à 60 milles de Flessingue ; latitude N. 51, 13, 16, et longitude E. 4, 24, 10. Le hâvre est excellent, capable de faire flotter les navires du plus fort tonnage et contient des docks et magasins considérables.

État des droits et frais incombant, (à l'entrée comme à la sortie) à un navire britannique de 207 tonneaux anglais (221 tonneaux belges) venu des Indes Occidentales avec un chargement et revenu à la Grande-Bretagne sur lest.

	Florins.	C.
Pilotage de la mer au chenal de Flessingue,	53	00
« de Flessingue à Anvers, ...	50	00
« à Flessingue, (24 palmes) 12 pieds, .	24	00
Payé au capitaine pour pilotage de Flessingue à la mer, , ...	16	50
Pilote pour transporter le navire du chenal au Dock et vice versâ, , ...	2	00
Protêt de mer, et transport au tribunal du commerce, ...	14	60
Honoraires du tribunal pour la nomination d'inspecteurs, ...	6	51
Payé aux inspecteurs pour l'examen des écoutilles et de l'arrimage de la cargaison, . .	12	00

Plombage de la douane sur les écoutilles et les provisions du navire, ...	8 90
Droits de port, ...	3 00
Droits de tonnage, 221 touneaux à 90 cent.	198 00
Droit additionnel, 13 par cent, et timbres, . .	44 38
Certificat, timbres, mesurage et un reçu pour droits de tonnage, ...	11 90
Droit de Dock à 53 centins pour 3 mois, . . .	53 04
Cuisine à terre, 2 semaines, ...	3 80
25 Lastes de lest, ...	32 10
Payé au Consul, pour l'acquit, ...	2 71
Inspection de l'équipage et certificat par un Bailli, ...	5 07
Courtage 221 tonneaux à 75 centins, ...	78 32
Excise de la ville sur les provisions de navire et acquit pour l'entrée et la sortie, ...	5 80
Anéantissement des cautionnements à la Douane, ports de lettres et menus frais, .	6 74
Payé au Bureau des Pilotes, pour enrégistrer la sortie du navire, ...	1 00
Gratification au Pilote de Flessingue à Anvers,	5 00
Payé au Consul Britannique pour sa signature au rôle de l'équipage, ...	5 44
	643 81

A 1s. 8d. de change par florin, £63 14s. 10d. sterling, près de 6s. par tonneau.

Arrivé à Rotterdam le 17 mai, j'eus une entrevue avec Messrs, Van Stolk et fils, qui font le commerce de bois en grand. Ces Messieurs sont propriétaires d'une vaste étendue de forêts dans les Ardennes, où ils manufacturent leur chêne et leur sapin. Le chêne fait par eux est gros, d'une dimension moyenne de 35 pieds de longueur et de 16 pouces carrés; j'ai appris d'eux qu'ils avaient dernièrement effectué la vente d'une grande quantité de ce bois au gouvernement de la Russie, et qu'ils devaient le livrer à Rottendam au prix de

deux guilders* par pied cube français. Quant au sapin manufacturé ici, ou plutôt dans l'intérieur du pays et mené à Rotterdam, il est d'une qualité très inférieure. Je dois dire pourtant que, dans mon opinion, les bois canadiens ne courent que peu de chance sur ce marché. Ayant quitté pour Berlin, j'y suis arrivé le 20 de mai. Je présentai la lettre que m'avait donnée Lord Cowley pour Lord Loftus, consul britannique à Berlin, qui me fournit, à son tour, des lettres pour les consuls à Stettin, Dantzig, Konigsberg et Memel. Je continuai donc mon voyage à Stettin où je visitai M. Blackwell, le consul britannique. Ce Monsieur me fournit des renseignements statistiques par lesquels je pus constater que l'exportation du bois de ce port n'augmente pas. Pour les sept dernières années de 1852 à 1858 inclusivement, la valeur moyenne des exportations à été de :

	1,637,478	Thalers	Prusses. †
En 1859, elle était de	1,625,870	"	"
" 1860, " "	1,673,460	"	"

De la première quantité de .	1,637,478	la Grande Bretagne à reçu			745,174
En 1859, de .	1,625,870	"	"	"	746,900
" 1860, de .	1,673,460	"	"	"	695,165

M. Poulson, courtier de navires, me présenta à M. Kressman, qui fait en cette ville un commerce étendu sur le bois. D'après ce que me dit ce Monsieur, la plus grande partie des forêts est la propriété de particuliers, et le reste appartient aux Gouvernements de la Russie et de la Prusse. Relativement aux prix du bois debout, il me dit qu'il venait justement d'en faire un achat considérable en chêne et sapin, deux bois qui sont considérés comme étant d'une valeur égale, vû que la différence de leur prix par pied se trouve plus que compensée par la différence de leur grosseur. Il estime avoir 10,000 arbres sur l'étendue de forêt qu'il a achetée, pour lesquels il a à payer 55,000 Roubles ‡ ;

* La guilder équivaut à 40 cents du Canada.
† Le Thaler " à 78 " "
‡ Le Rouble " à 75 " "

mais comme un certain nombre de ces arbres peuvent se trouver à n'être d'aucune valeur, il pense que chaque arbre qu'il sortira de la forêt lui coûtera 25s, stg. ce qui paraît fort cher lorsque l'on considère que la moyenne de ce bois n'est que d'à peu près 30 pieds. Il doit payer en entier et de suite le montant de l'achat, quoiqu'il ne puisse peut-être pas sortir le bois avant 6 ou 7 ans, si, toutefois, il réussit à l'avoir tout. Il aura à le traîner une distance de 2½ milles ou 3 milles allemands (12 à 15 milles anglais) et à le flotter plusieurs cents milles, de manière qu'il ne sera attendu à Stettin que dans le cours du mois de juin suivant. D'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir, le bois, dans ce pays, je veux dire dans la Pologne Prusse, devient rare, et son prix, debout, a pris une hausse considérable depuis quelques années, surtout depuis que les droits sur le bois ont été abolis en Angleterre.

Je continuai mon voyage à Dantzig où j'arrivai le 23 de mai, et présentai la lettre de Lord Loftus à M. H. R. Plow, consul général de Sa Majesté Britannique. Je présentai aussi les autres lettres qui m'avaient été données en Angleterre et en Ecosse à MM. Albretch et Cie., Thomas Behrend et Cie., S. Keahine, et autres marchands de bois, qui tous parurent fort empressés à me fournir tous les renseignements possibles relativement au commerce de ce port. Ces Messieurs qui sont honnêtes et francs, ne me parurent pas vouloir cacher rien de ce qui avait rapport, d'une nature générale, au commerce. Il se plaignent tous de ce que le bois debout devient de plus en plus rare, que son prix augmente à chaque nouvelle vente et que la distance qu'ils ont à le traîner augmente aussi. M. Grade de la maison Albrecht, et Cie., me dit que le bois qu'il n'était pas nécessaire de traîner plus de 12 ou 15 milles anglais était considéré comme étant bien près de la rivière ; il n'est pas rare en effet d'avoir à le trainer de 6 à 8 milles allemands (30 ou 40 milles anglais) après quoi il est nécessaire de le flotter à une grande distance sur une rivière tortueuse, et cela à grand frais. La plus grande partie du bois

dans ce marché est faite loin au sud et au sud-est de Varsovie et il en vient beaucoup de la Galicie, dans la Pologne Autrichienne. Voici comment dans ce pays on vend généralement le bois debout : on vend pour une somme ronde, ou pour tant par arbre une étendue de terrain que l'on suppose contenir un certain nombre d'arbres propres à faire du bois de commerce ; quoique l'on en exagère généralement le nombre, la compétition parmi les acheteurs est telle qu'ils s'y soumettent volontiers. L'acquéreur est obligé de faire le bois, s'il le trouve, dans un temps limité ; on lui fait payer tous les arbres qu'il prend au-dessus du nombre estimé lors de la vente, cependant on ne lui fait jamais déduction pour ce qui pourrait y manquer ; on lui fait aussi compter tous les arbres qu'il coupe, bons ou mauvais.

De compagnie avec M. Albrecht, je visitai le bois qui restait dans le port après les expéditions du printemps ; il y en avait peu car l'on attendait de jour en jour le nouveau bois qui n'était pas encore arrivé. On divise, ici, le bois en 1re, 2me et 3me classes ; M. Albrecht me dit qu'il est très difficile et très dispendieux de se procurer une certaine quantité de bois de première classe, et qu'il ne s'en trouve que bien peu à moins d'avoir à le traîner de 30 à 40 milles anglais. La valeur actuelle du bois rouge, ici, est de 55s. le *load* mis à bord, celui de la deuxième classe vaut 45s., et celui de la troisième 41s. Les frais de transport sont peu élevés, n'excédant pas 15s. par *load* pour un port de la Côte Orientale de l'Angleterre. Il se scie ici, en ce moment, une grande quantité de bois rouge en madriers de pontage pour les gouvernements français et anglais. Le prix donné par le gouvernement français est de 21s. par 40 pieds de madriers de 9 pouces de largeur sur 3 d'épaisseur, première qualité ; pour ceux de la seconde qualité il donne les deux tiers de ce prix, mais il ne faut pas qu'il y ait de moële ; il faut aussi que le cœur du bois y soit continu dans toute sa longueur, pour au moins sept pouces de largeur. D'après ce que j'ai pu constater, il n'en a pas été fait plus l'année dernière que

l'année précédente. On prépare aussi, ici, une grande quantité de bois destiné aux ouvrages de Southampton, en Angleterre. Toutes les pièces doivent avoir 35 pieds de longueur, être de 12 pouces carrés, et montrer sur chaque face une certaine quantité du cœur du bois. Le prix de ce bois, mis à bord, 65s. le *load*, parait satisfaire le vendeur. Le bois acheté du gouvernement Prusse est presque toujours abattu et écarri a ses frais, quoiqu'on en fasse aussi du rond, de toute la longueur des arbres. Alors ce bois se vend à l'encan ; le bois carré au pied et le bois rond au morceau ; ce dernier est généralement descendu sans être écarri ; une partie en est expédiée comme espars et le reste est scié et manufacturé en différentes espèces de bois de colombage. Pour les exportations et les prix du bois de ce port, j'ai l'honneur de vous référer aux pages 24, 25 et 26.

Continuant mon voyage, je suis arrivé à Konigsberg le 24 de mai, et le jour suivant, je présentai la lettre de Lord Loftus à M. Hartsel, consul Britannique ; ce Monsieur ayant demeuré quelque temps à Memel où il y faisait le commerce de bois, paraît être très au fait des affaires du pays en ce qu'elles ont rapport à ce commerce. Il me fit voir qu'un tiers environ des terrains forestiers fournissant du bois à Memel et à ce port, appartient au Gouvernement Russe, et les deux autres tiers, environ, à la noblesse Polonaise et Russe ; de sorte qu'à peu de chose près l'approvisionnement du bois se tire tout entier du territoire Russe et presque point de la Prusse. Il n'est guères possible d'établir le coût du bois rendu sur le marché d'exportation, cette partie étant entre les mains de Juifs qui jusqu'à aujourd'hui s'entendaient avec les propriétaires afin que les Serfs soient employés à faire et à sortir le bois ; les exportateurs ne connaissent ni ne s'occupent du coût de la manufacture, n'y étant aucunement intéressés. L'effet que produira l'émancipation des serfs sur le commerce reste donc encore à se faire voir. La contrée qui produit le bois est comprise dans un espace de 27,000 milles anglais ; on y a coupé le bois déjà plusieurs fois ; de plus, la popula-

tion de cette section du pays qui est regardée sous le point de l'agriculture, comme une des meilleures parties de l'Empire Russe est de 1,600,000 à 2,000,000. J'en conclus donc que même dans cette Province la quantité du bois debout est très limitée, il devient en effet de plus en plus rare comme de plus en plus cher. La distance sur laquelle il est nécessaire de le trainer augmente aussi, et l'on pense que l'émancipation des serfs produira un grand changement dans la nature de ce commerce. D'abord on doit s'attendre à ce que l'on mettra en culture une plus grande étendue de terre, ensuite les ouvriers ne continueront pas à travailler pour les misérables gages qu'on leur a jusqu'à présent données. Le fait es tqu'ils ne sont pas du tout portés au travail, et pour preuve, je puis dire que lorsque j'étais en Poméranie, un grand nombre d'Allemands de cette Province s'en allaient en Russie pour y faire le travail qu'y faisaient autrefois les serfs. Ce changement dans la position de ces hommes doit nécessairement faire hausser le prix du travail aussi bien que le prix du bois, ou, il faut qu'une diminution de la quantité s'ensuive. M. Hartsel me dit de plus que le pays change tellement depuis l'émancipation des serfs qu'il est impossible de dire quels effets ces changements produiront ; une chose certaine, c'est que l'effet en a déjà été ressenti dans la diminution des différents produits du pays. Dans tous les cas, je ne crois pas que le Canada ait à craindre la concurrence du côté Sud de la Baltique.

Ayant quitté Konigsberg le 25 de mai, j'arrivai le 26 à Memel ; le jour suivant, je présentai au Consul Britannique, M. Campbell, la lettre de Lord Loftus, ainsi que d'autres lettres que m'avaient données MM. John Hall et Cie., de Newcastle-on-Tyne, William Muir, de Leith, Alexander Gordon, de Londres et M. Hartsel, Consul Britannique à Konigsberg, pour les principaux marchands de bois de cette ville. Ayant vu chacun d'eux séparément ils me fournirent sur le commerce de bois, des renseignements qui confirmaient ce que j'avais déjà constaté, et que je puis résumer de la manière suivante. Le bois à Memel vient de la Russie et de la Pologne par le

fleuve Niémen. La distance entre ces pays est si grande que le bois n'arrive qu'en Septembre et Octobre à un endroit appelé Russ situé à 30 milles anglais de Memel, sur une baie qui se trouve entre cette dernière ville et Konigsberg. On y vend le bois aux négociants de Memel et on l'y transporte aux frais de ces derniers en radeaux de 1500 ou 2000 pièces de bois, rond et carré ; arrivé à Memel, il est assorti suivant sa qualité et le goût du propriétaire. Il y a bien une forme de classification prescrite par le gouvernement, mais elle n'est pas obligatoire. Les espèces de bois que l'on amène ici sont le

Sapin rouge rond
" " carré.
" blanc rond.
Chêne carré.
Billots de chêne pour bois de lambrissage.
Douves de chêne.

Dont l'importation annuelle peut, à peu près se résumer comme suit :—

Bois rouge carré, de 12 à 18 pouces carrés et de 20 à 60 pieds de longueur (très peu de pièces sont de cette dernière longueur) et d'une moyenne ordinaire de 30 x 13 pieds, ...	150,000 à 200,000	pièces.
Bois rouge, rond, ...	150,000	"
Sapin blanc, rond, ...	20,000	"
Chêne carré, ...	10,000	"
Billots de chêne pour bois de lambrissage, ...	4,000	"
Douves de chêne à peu près, . .	15,000 shocks de 60 mc.	

On classifie le bois rouge carré comme suit :—

Celui de première qualité valant	70s. stg.	le *load.*
" qualité 1re moyenne, "	66s.	"
" " 2de " "	54s.	"

On scie le bois rond, tant rouge que blanc, dans des moulins

vent ou à vapeur en madriers de 3 x 11, 3 x 9, 4 x 11, 4 x 9, 2½ x 7, et en planches d'un pouce ou d'un pouce et demi sur une largeur de 8 à 11 pouces ; et en général en grandes longueurs. On les classe comme suit :—

Sapin rouge,	1re qualité,	valant .	£12	l'étalon	de	St.	Ptg.
" "	2de "	" . .	7	"		"	
" "	3me "	" . .	6	"		"	
" blanc,	1re "	" . .	7	"		"	
" "	2de "	" . .	6	"		"	
" "	3me "	" . .	5	"		"	

Ces derniers font compétition à nos madriers d'épinette dans les marchés anglais ; mais, dans mon opinion, il ne sont pas aussi bons et ne les valent pas sous aucun rapport. Les négociants me dirent qu'un insecte avait, il y a quelques années, attaqué et presque entièrement détruit les arbres de sapin blanc ; j'ai remarqué, en effet, en inspectant une quantité de ce bois, qu'il était perçé jusqu'au cœur par les vers, (*grub-worm.*)

On classe, comme suit, le chêne carré de 12 à 14 pouces, de 20 à 50 pieds de longueur et d'une moyenne ordinaire de 50 pieds cubes :—

1re qualité valant	100s.	le *load.*
2de " "	90s.	"

Les billots de chêne pour bois de lambrissage sont de 9 pieds de longueur et au-dessus. Ils doivent être tirés d'arbres assez gros, ne pas contenir de moële, avoir la forme suivante, $\frac{10 :}{10}$ et mesurer au moins dix pouces de la courbe au coin de la grande surface. Ceux de la

1re qualité valent, ...	5s. 6d.	le pied.
2de " "	3s. 6d.	"

Les dimensions des douves sont comme suit :

Douves à pipes	6 pds.	de longueur	6 x 3	pouces,		réduits à 6 x 6 x 3.
" à eau-de-vie,	5 pds.	"	"	"		
" à tonnes,	4 "	"	"	"		
" à barils	3 "	"	"	"		
Fonds longs 2½ pieds, ...			"	"		
" courts 1½ "			"	"		

La 1ère. qualité valait £140 les 1200 morceaux.
La 2de " ou 1r brack, £115 " "

Trois morceaux de fonds longs ou quatre morceaux de fonds courts comptent pour une douve.

Les provinces qui fournissent le bois à Memel sont Kowno, Augustoo, Bialystock, Vetepsk, Minsk, Wilna et Volhynia; cette dernière qui est celle dont je fais mention dans le cours de mes remarques sur Konigsberg, fournit les deux tiers du tout. Autant que je puis le comprendre, le commerce de bois diminue ici, et la rareté du bois ne doit pas être assignée comme la seule raison de cette diminution. La saison tardive dans laquelle arrive le bois en nécessite l'approvisionnement de grandes quantités pendant l'hiver, ce qui doit nécessairement occasionner une gêne d'argent. Cependant dans les Ports de la Baltique et lorsque j'étais à Memel, c'était tout ce que l'on pouvait faire de scier et préparer le bois pour le gouvernement français, et même on se plaignait de ne pouvoir le préparer assez vite. Il n'y a pas le moindre doute qu'il se fait actuellement en France, une grande consommation de bois ; il y aura, donc, certainement de la faute de nos marchands si le Canada ne profite pas largement des avantages qui en résulteront.

J'étais encore à Memel lorsque je reçus de Monsieur P. M. Partridge, le Surintendant des bois et forêts du Canada, la lettre qui m'informait que vous aviez approuvé ma suggestion, de ne pas visiter la Norvége, tel que mentionné dans la mienne écrite à Newcastle en date du 10 d'avril, et comme, d'après vos instructions, j'étais arrivé au but extrême de mon voyage, je revins à Hambourg le 29 de mai dernier. Je visitai MM. Klenckroth et Cie., et MM. Martins, propriétaires de navires et marchands de bois. Ces derniers exportent du bois de Hambourg en Angleterre et en France. Ils pensent que certaines espèces de bois, par exemple, le chêne, l'orme et le pin jaune de bonne qualité et aux prix que j'ai déjà mentionnés pourraient être expédiés profitablement à Hambourg en petite quantité. Le chêne devrait être gros et long et le

pin jaune long, clair et propre à faire des madriers de pontage. On a aussi besoin de mâts, mais il y a une telle abondance de bois inférieur dans ce pays qu'on ne doit y envoyer que ce qui est de la meilleure qualité.

Hambourg exporte du chêne et du sapin carré qui lui viennent de la Russie et de la Pologne par la voie de l'Elbe, et quoique les marchands de cette ville aient une plus grande distance à faire pour amener leur bois de l'intérieur du pays au marché, néanmoins, l'avantage du fret est tellement en leur faveur qu'ils peuvent aisément faire compétition aux marchands de Memel et de Dantzig. Le transport de Hambourg aux ports à charbon de l'Angleterre coûte de 10s. à 12s. par *load*. On m'a fait ici, la même remarque qu'à Stettin, Dantzig et Memel, que le bois du pays s'en allait rapidement ; M. Klenckroth me dit que non seulement l'exportation du bois devra cesser sous peu, mais encore qu'il était immédiatement nécessaire d'en importer certaines espèces pour la construction de navires. De fait, on a déjà importé des Etats-Unis, plusieurs cargaisons de chêne et de pin résineux.

Dans le cours d'une conversation, j'ai appris de M. Slowman, marchand de l'endroit, que l'exportation du bois est peu considérable à Hambourg, et qu'une grande importation devra y commencer sous peu pour rencontrer la demande toujours croissante. On ne conserve pas, ici, de statistiques relatives à l'importation et à l'exportation du bois, je n'ai donc pu me procurer, même après beaucoup de démarches, les renseignements que j'aurais désiré avoir à ce sujet.

J'arrivai à Brême le matin du 31 de mai. L'importation du bois s'y fait en quantité assez considérable comme on peut le voir dans le tableau suivant que j'ai compilé d'après les rapports officiels de la ville pour l'année 1860.

L'importation pour cette année, par mer, a été :

Chêne et merisier, ...	24,071	pieds cubes.
Sapin, ...	291,545	"
Madriers, ...	836,899	morceaux.
Douves, ...	491,470	"
Genoux, ...	900	"
Mâts, ...	44	"

Et de l'intérieur du pays
à peu près 2,000,000 pieds cubes.

Je visitai MM. Bellier et O. Thyne, importateurs de bois, qui m'informèrent que la moyenne du frêt de la Baltique à Brême est de 8 à 10 dollars de Brême, par last, de 80 pieds cubes anglais. Ce prix est tout aussi élevé que celui des mêmes ports à la Grande-Bretagne. Le fret de Savannah, et autres ports du Sud de l'Amérique du Nord est de $17 à $18 par 1000 pieds, mesure superficielle. Je ne vois donc pas pourquoi le Canada ne pourrait pas entrer favorablement en compétition avec ces pays pour le commerce de Brême. J'eus une longue conversation avec M. Thyne à qui je me suis efforcé d'expliquer les qualités, grandeurs, etc. de nos bois. Il me pria alors de lui donner l'adresse de quelques maisons de Québec, me disant qu'il écrirait au capitaine d'un de ses navires alors sur la voie de New-York, et qu'il lui enverrait l'ordre de se rendre à Québec afin de prendre une cargaison de bois pour son compte. Je lui donnai le nom d'une demi douzaine de maisons, l'assurant en même temps que chacune d'elles exécuterait fidèlement toute commande qu'on voudrait bien leur confier. M. Thyne, a depuis, d'après ce que j'ai appris, commandé une cargaison qui lui a été expédiée, et qui, je n'en doute pas, lui donnera une entière satisfaction.

BREME.

Cette ville est située sur le Weser, à environ cinquante milles de son embouchure, Latitude N. 53. 5., et longitude E. 8. 48. Les bâtiments de plus de 7 pieds de tirant d'eau ne peuvent pas monter jusqu'à Brême, mais à Vegesack,

13 milles au-dessous de Brême, il y a un excellent port capable de recevoir des bâtiments de 13 à 14 pieds de tirant d'eau, et à Bremerhafen, à 38 milles au-dessous de Brême, il y a un magnifique hâvre et des docks capables de recevoir des navires de 24 à 26 pieds de tirant d'eau. Ayant quitté Brême le 1er juin, j'arrivai à Londres le 2 et à Québec le 10 juillet 1861, après avoir, au meilleur de ma capacité, travaillé à atteindre le but de la mission pour laquelle vous m'aviez envoyé en Europe.

En terminant, j'ôse espérer que vous apprendrez avec plaisir que, depuis ma visite en Europe, plusieurs cargaisons de bois ont été expédiées de Québec, à la demande de maisons de commerce aux endroits suivants :

Brême, ...	en	Allemagne.
Anvers, ...	«	Belgique.
Dieppe, ...	«	France.
Le Havre, ...	«	«
Honfleur, ...	«	«
Nantes, ...	«	«
Bordeaux, ...	«	«
Montpellier, ...	«	«
Cette, ...	«	«
Marseilles, ...	«	«
Toulon, ...	«	«

J'ai aussi la satisfaction de dire que je crois sincèrement que ceci n'est que le début d'un commerce très étendu avec ces pays, et que les avantages qui en résulteront ne tarderont pas à se faire sentir au Canada.

Dans le cours de ce rapport, j'ai eu occasion de me servir des noms de plusieurs Messieurs qui m'ont fourni des renseignements, et je sens que je ne dois pas le terminer sans mentionner d'une manière particulière les noms de ceux qui non seulement m'ont fourni tous les renseignements possibles, mais encore des lettres d'introduction à d'autres personnes qu'ils supposaient capables de m'aider dans la poursuite de l'objet de ma mission :—

Monsieur le Baron Gauldrée-Boilleau, Consul de France au Canada.

ROYAUME-UNI.

M. Henry Sharples, ...	Liverpool.
M. Edward Chaloner, ...	"
MM. Rankin, Gilmour et Cie., ...	"
" Duncan, Ewing et Cie., ...	"
" Farnworth, Jardine et Cie., ...	"
M. M. I. Wilson, ...	"
MM. A. F. et D. MacKay, ...	"
M. Allan Gilmour, ...	Glasgow.
MM. Donaldson et Rose, ...	Aberdeen.
M. William Muir, ...	Leith.
MM. John Hall et Cie., ...	Newcastle-on-Tyne.
M. William Burstall, ...	Hull.
M. Charles Heaven, ...	"
MM. Wade, Fils et Cie., ...	"
" Gilmour, Rankin, Strang et Cie., .	Londres.
" Churchill et Sim, ...	"
M. Alexander Gordon, ...	"
MM. Mark Whitwell et Fils, ...	Bristol.
" Barns et Fils, ...	"
" Watson et Cie., ...	Cardiff.
M. James Martin, ...	Dublin.
MM. Colvin et Auld, ...	Belfast.

FRANCE.

Son Ex. Lord Cowley, Ambassadeur Britannique à	Paris.
M Herbet, Conseiller d'État, etc., . . .	"
M. Bossange, ...	"
M. M. Chevalier (Sénateur), ...	"
M. Behic, Directeur du Service Maritime, etc., ...	"
M. Armand, ...	"

BELGIQUE.

M. Kennedy, ...	Anvers.

PRUSSE.

Lord Augustus Loftus, Ambassadeur extraordinaire, ministre plénipotentiaire de Sa Majesté, etc., etc., ...	Berlin.
M. Blackwell, Consul Britannique, . . .	Stettin.
M. Plow, Consul Général de Sa Majesté,	Dantzig.
MM. Albrecht et Cie., ...	"
" Thomas Behrend et Cie., ...	"
M. Hartsel, Consul Britannique, ...	Konigsberg.
M. Gubba, ...	Memel.
M. John Mason, ...	"
M. Campbell, Consul Britannique, . . .	"

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM QUINN,
Surintendant des Inspecteurs et Mesureurs de Bois.

N. B.—Je crois nécessaire ici d'expliquer une différence apparente dans les dates de mon retour en Angleterre et en Canada. Cette différence vient de ce que j'ai visité le continent de l'Europe avant d'avoir terminé mon tour dans le Royaume-Uni, ayant encore à visiter, après mon retour du continent, la partie occidentale de l'Angleterre, le pays de Galles, et l'Irlande. Ma raison pour cette manière d'agir se trouve donnée dans ma lettre au Département en date du 26 Avril 1861, lorsque j'étais à Paris. Dans ce rapport, j'ai désiré mettre ensemble mes remarques sur tous les ports que j'ai visités dans la Grande Bretagne, voilà pourquoi mes observations sur le continent de l'Europe se trouvent à la fin du rapport.

3 2044 102 885 639